

Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (Конвенция ФАЛ)*

* Республика Беларусь присоединилась Законом Республики Беларусь от 18 октября 2016 года «О присоединении Республики Беларусь к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками» (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 21.10.2016, 2/2415).

Сводный текст Конвенции ФАЛ (включающий поправки вплоть до поправок 2005 года (Резолюция FAL 8(32) включительно), и поправки 2009 года, принятые Резолюцией FAL 10(35)

КОНВЕНЦИЯ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА:

ЖЕЛАЯ облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов, совершающих международные рейсы,
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья I

Договаривающиеся правительства обязуются в соответствии с положениями настоящей Конвенции и приложения к ней принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения ненужных задержек судов и находящихся на них лиц и имущества.

Статья II

1 Договаривающиеся правительства обязуются в соответствии с положениями настоящей Конвенции сотрудничать в определении и применении мер, направленных на облегчение прихода, стоянки и отхода судов. Такие меры должны быть, насколько это практически возможно, не менее благоприятными, чем меры, применяемые по отношению к другим видам международного транспорта; однако эти меры могут быть различными в зависимости от специфики каждого из них.

2 Меры для облегчения международного морского судоходства, предусмотренные настоящей Конвенцией и приложением к ней, в равной степени распространяются как на суда прибрежных государств, так и на суда государств, не имеющих выхода к морю, и правительства которых являются участниками настоящей Конвенции.

3 Положения настоящей Конвенции не применяются к военным кораблям и прогулочным яхтам.

Статья III

Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в

отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых требований внутригосударственного характера.

Статья IV

Имея в виду достижение целей, изложенных в предыдущих статьях настоящей Конвенции, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать между собой или через Межправительственную морскую консультативную организацию* (ниже именуемую «Организация») как в вопросах формальностей, требований в отношении документов и процедур, так и в вопросах их применения в международном морском судоходстве.

* Название Организации было изменено на «Международную морскую организацию» согласно поправкам к Конвенции об Организации, которые вступили в силу 22 мая 1982 года.

Статья V

1 Ничто в настоящей Конвенции или в приложении к ней не должно истолковываться как препятствующее использованию любых более благоприятных возможностей, которые Договаривающееся правительство предоставляет или может предоставить в будущем в отношении международного морского судоходства на основании своего национального законодательства или положений какого-либо другого международного соглашения.

2 Ничто в настоящей Конвенции или приложении к ней не должно истолковываться как мешающее какому-либо Договаривающемуся правительству применять временные меры, которые считаются этим правительством необходимыми для охраны общественной нравственности, порядка и безопасности или для предупреждения завоза или распространения болезней либо вредителей, наносящих ущерб здоровью населения и поражающих животных или растения.

3 Все вопросы, которые специально не предусмотрены в настоящей Конвенции, остаются предметом законодательства Договаривающихся правительств.

Статья VI

В настоящей Конвенции и приложении к ней:

a) *Стандарты* означают те меры, единообразное применение которых Договаривающимися правительствами в соответствии с настоящей Конвенцией является необходимым и практически возможным в целях облегчения международного морского судоходства;

b) *Рекомендуемые практики* означают те меры, применение которых Договаривающимися правительствами является желательным в целях облегчения международного морского судоходства.

Статья VII

1 Приложение к настоящей Конвенции может быть изменено Договаривающимися правительствами либо по предложению одного из них, либо на Конференции, созываемой для этой цели.

2 Любое Договаривающееся правительство может предложить поправку к приложению путем направления проекта поправки Генеральному секретарю Организации (именуемому далее «Генеральный секретарь»):

a) Любая поправка, предложенная в соответствии с настоящим пунктом, рассматривается Комитетом по упрощению формальностей Организации при условии, что

она была разослана не менее чем за три месяца до заседания этого Комитета. В случае ее одобрения двумя третями Договаривающихся правительств, присутствующих и участвующих в голосовании в Комитете, эта поправка направляется Генеральным секретарем всем Договаривающимся правительствам.

b) Любая поправка к приложению, одобренная согласно настоящему пункту, вступает в силу через пятнадцать месяцев после рассылки Генеральным секретарем всем Договаривающимся правительствам соответствующего предложения, если в течение двенадцати месяцев после такой рассылки по меньшей мере одна треть Договаривающихся правительств не уведомят Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают это предложение.

c) Генеральный секретарь информирует все Договаривающиеся правительства о любом уведомлении, полученном согласно подпункту b, и о дате вступления поправки в силу.

d) Договаривающиеся правительства, которые не принимают поправку, не будут связаны этой поправкой, но следуют процедуре, изложенной в статье VIII настоящей Конвенции.

3 Конференция Договаривающихся правительств с целью рассмотрения поправок к приложению созывается Генеральным секретарем по просьбе не менее одной трети этих правительств. Каждая поправка, одобренная на такой конференции большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся правительств, вступает в силу через шесть месяцев после даты, в которую Генеральный секретарь уведомляет Договаривающиеся правительства об одобрении поправки.

4 Генеральный Секретарь незамедлительно уведомляет все правительства, подписавшие Конвенцию, о принятии и вступлении в силу любой поправки, одобренной в соответствии с настоящей статьей.

Статья VIII

1 Любое Договаривающееся правительство, которое сочтет практически невозможным соблюдение любого Стандарта путем приведения своих собственных формальностей, требований в отношении документов или процедур в полное соответствие с этим Стандартом или которое считает необходимым в силу особых причин принять формальности, требования в отношении документов или процедур, отличные от этого Стандарта, информирует об этом Генерального секретаря и извещает его о расхождении между своей практикой и таким Стандартом. Такое извещение должно быть направлено как можно скорее после вступления в силу настоящей Конвенции для этого правительства или после принятия им таких отличных от Стандарта формальностей, требований в отношении документов или процедур.

2 Извещение о любом таком расхождении, когда оно касается поправки к Стандарту или вновь принятого Стандарта, направляется Договаривающимся правительством Генеральному секретарю как можно скорее после вступления в силу такого исправленного или вновь принятого Стандарта либо после принятия таких отличных от Стандарта формальностей, требований в отношении документов или процедур и может содержать сообщение о предполагаемых действиях для приведения формальностей, требований в отношении документов или процедур в полное соответствие с вновь принятым или исправленным Стандартом.

3 Договаривающиеся правительства настоятельно призываются к приведению своих формальностей, требований в отношении документов и процедур в соответствие с Рекомендуемыми практиками, насколько это практически осуществимо. Как только Договаривающееся правительство приведет свои формальности, требования в отношении документов и процедур в соответствие с какой-либо Рекомендуемой практикой, оно извещает об этом Генерального секретаря.

4 Генеральный секретарь информирует Договаривающиеся правительства о любом извещении, направленном ему в соответствии с предыдущими пунктами настоящей статьи.

Статья IX

Генеральный секретарь созывает конференцию Договаривающихся правительств для пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок по просьбе не менее одной трети Договаривающихся правительств. Любой пересмотренный текст или поправки одобряются большинством в две трети голосов Конференции, а затем заверяются и направляются Генеральным секретарем всем Договаривающимся правительствам для принятия. По истечении одного года после принятия пересмотренного текста или поправок двумя третями Договаривающихся правительств каждый пересмотренный текст или поправка вступают в силу для всех Договаривающихся правительств, за исключением тех, которые до вступления их в силу сделают заявление о том, что они не принимают пересмотренного текста или поправки. Конференция может большинством в две трети голосов во время одобрения пересмотренного текста или поправки решить, что они имеют такой характер, что любое Договаривающееся правительство, которое сделало такое заявление и которое не принимает пересмотренного текста или поправки в течение одного года после вступления в силу пересмотренного текста или поправки, перестанет по истечении этого срока быть участником Конвенции.

Статья X

1 Настоящая Конвенция остается открытой для подписания в течение шести месяцев начиная с этого дня и затем остается открытой для присоединения.

2 Правительства государств-членов Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений, Международного агентства по атомной энергии или государств, подписавших Устав Международного Суда, могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

- a) подписания без оговорки о принятии;
- b) подписания с оговоркой о принятии с последующим принятием; или
- c) присоединения.

Принятие или присоединение осуществляется путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному секретарю.

3 Правительство любого государства, не имеющее права стать участником Конвенции согласно пункту 2 настоящей статьи, может ходатайствовать через Генерального секретаря о предоставлении права стать участником и будет допущено в качестве участника согласно пункту 2 при условии принятия его заявления двумя третями членов Организации, за исключением ассоциированных членов.

Статья XI

Настоящая Конвенция вступает в силу через шестьдесят дней после даты, на которую правительства по меньшей мере десяти государств либо подписали ее без оговорки о принятии, либо сдали на хранение документы о принятии или присоединении. Для правительства, принявшего Конвенцию или присоединившегося к ней впоследствии, она вступит в силу через шестьдесят дней после сдачи на хранение документа о принятии или присоединении.

Статья XII

По истечении трех лет после вступления настоящей Конвенции в силу в отношении Договаривающегося правительства, такое правительство может денонсировать ее путем

письменного уведомления, направляемого Генеральному секретарю, который уведомляет все Договаривающиеся правительства о содержании и дате получения такого уведомления. Такая денонсация вступает в силу по истечении одного года после получения Генеральным секретарем этого уведомления или по истечении более продолжительного срока, который может быть в нем указан.

Статья XIII

1 а) Организация Объединенных Наций в случаях, когда она является управляющей властью в отношении какой-либо территории, или любое Договаривающееся правительство, отвечающее за международные отношения какой-либо территории, должны как можно быстрее проконсультироваться с представителями такой территории с тем, чтобы распространить настоящую Конвенцию на эту территорию, и могут в любое время путем письменного уведомления, направленного Генеральному секретарю, объявить, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

б) Настоящая Конвенция с даты получения уведомления или с такой иной даты, которая может быть указана в уведомлении, распространяется на указанную в нем территорию.

с) Положения статьи VIII настоящей Конвенции применяются к любой территории, на которую Конвенция распространяется согласно настоящей статье; для этой цели выражение «свои собственные формальности, требования в отношении документов или процедур» включает те из них, которые действуют на этой территории.

д) Настоящая Конвенция перестает распространяться на любую территорию по истечении одного года после получения Генеральным секретарем уведомления об этом или с такой более поздней даты, какая может быть в нем указана.

2 Генеральный секретарь информирует все Договаривающиеся правительства о распространении настоящей Конвенции на какую-либо территорию согласно пункту 1 настоящей статьи, указывая в каждом случае дату, с которой Конвенция получает такое распространение.

Статья XIV

Генеральный секретарь информирует все правительства, подписавшие Конвенцию, все Договаривающиеся правительства и всех членов Организации о:

- а) подписании настоящей Конвенции правительствами и датах такого подписания;
- б) сдаче на хранение документов о принятии и присоединении и датах сдачи на хранение таких документов;
- с) дате вступления Конвенции в силу в соответствии со статьей XI;
- д) любом уведомлении, полученном в соответствии со статьями XII и XIII, и его дате;
- е) созыве любой конференции согласно статьям VII или IX.

Статья XV

Настоящая Конвенция и Приложение к ней сдаются на хранение Генеральному секретарю, который направит их заверенные копии правительствам, подписавшим настоящую Конвенцию, и правительствам, присоединившимся к ней. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, она будет зарегистрирована Генеральным секретарем в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья XVI

Настоящая Конвенция и Приложение к ней составлены на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными. Официальные переводы на

русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанными оригиналами.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию*.

СОВЕРШЕНО в Лондоне 9 апреля 1965 года.

* Подписи опущены.

СВОДНЫЙ ТЕКСТ ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ ФАЛ 1965 ГОДА С ПОПРАВКАМИ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ ПОПРАВКИ, ОДОБРЕННЫЕ В 2005 ГОДУ

ПРИЛОЖЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1 – ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

А. Определения

Для целей положений настоящего приложения нижеприведенным терминам даны следующие значения:

Багаж, следующий с пассажирами. Имущество, которое может включать валюту, перевозимое пассажиром на том же судне, что и сам пассажир, независимо от того, находится оно в его личной собственности или нет, но при условии, что оно не перевозится по договору перевозки грузов или другому подобному соглашению.

Безбилетный пассажир. Лицо, которое прячется на судне или среди груза, впоследствии погружаемого на судно, без согласия собственника или капитана судна либо любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне после его выхода из порта или среди груза во время его выгрузки в порту прибытия, и о котором капитан сообщает соответствующим властям как о безбилетном пассажире.

Временный допуск. Таможенная процедура, согласно которой некоторые грузы могут быть доставлены на территорию таможни, будучи условно освобождены полностью или частично от уплаты таможенных пошлин и налогов и без запрета на импорт или ограничений экономического характера; такие грузы должны импортироваться для конкретной цели и должны подлежать реэкспорту в течение установленного периода времени, не претерпевая каких-либо изменений, за исключением нормального износа ввиду их использования.

Время прихода. Время первой остановки судна в порту на якорной стоянке или у причала.

Выпуск. Предпринимаемые таможенными властями действия, позволяющие предоставить подвергаемые очистке товары в распоряжение соответствующих лиц.

Государственные власти. Органы или должностные лица государства, ответственные за применение и обеспечение выполнения законов и правил этого государства, относящихся к любым аспектам стандартов и рекомендуемых практик, содержащихся в настоящем приложении.

Груз. Любые грузы, изделия, товары и любого рода предметы, перевозимые на судне, за исключением почты, судовых припасов, судовых запасных частей, судового снаряжения, личных вещей экипажа и багажа, следующего с пассажирами.

Документ. Информация, представляющая данные с помощью электронных и неэлектронных средств.

Круизное судно. Судно, совершающее международный рейс и перевозящее пассажиров, участвующих в групповой программе и размещенных на судне, с целью кратковременных заходов с туристическими целями согласно расписанию в один или несколько различных портов, которое во время такого рейса обычно не осуществляет:

- a) посадки или высадки каких-либо других пассажиров;
- b) погрузки или выгрузки грузов.

Личные вещи экипажа. Одежда, предметы повседневного обихода и любые другие вещи, которые могут включать валюту, принадлежащие членам экипажа и перевозимые на судне.

Манифест. Документ, перечисляющий различные данные коносаментов и других транспортных документов, выданных для перевозки грузов на судах.

Меры охраны. Меры, разработанные и осуществляемые в соответствии с международными соглашениями об усилении охраны на судах, в портовых районах, средствах, а также охраны грузов, перемещающихся в международной цепочке поставок, с целью обнаружения и предотвращения незаконных актов*.

* См. Конвенцию по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (Конвенция БНА), Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), а также главу XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС).

Порт. Любой порт, терминал, прибрежный терминал, судоверфь и судоремонтный завод или рейд, которые обычно используются для загрузки, разгрузки, ремонта или якорной стоянки судов, или любое другое место, в которое может зайти судно.

Потенциальный безбилетный пассажир. Лицо, которое прячется на судне или среди груза, впоследствии погружаемого на судно, без согласия собственника или капитана судна либо любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне до его отхода из порта.

Почтовые предметы. Корреспонденция и прочие предметы, сдаваемые почтовыми службами на судно для перевозки и предназначенные для доставки почтовыми службам в портах захода судна.

Расчетное время прибытия (РВП). Время, в которое судно рассчитывает прибыть на лоцманскую станцию, обслуживающую порт, или в которое оно предполагает войти в конкретный участок портового района, где применяются портовые правила.

Судовладелец. Лицо, являющееся собственником или оператором судна, независимо от того, является ли оно частным лицом, корпорацией или другим юридическим лицом, и любое лицо, действующее от имени собственника или оператора судна.

Судовое снаряжение. Предметы, за исключением судовых запасных частей, находящиеся и предназначенные для использования на судне, которые являются съемными, но не имеют расходуемого характера, включая такие принадлежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные устройства, мебель, судовую аппарель и другие подобные предметы.

Судовые документы. Свидетельства и другие документы, которые должен предъявить капитан судна для демонстрации соответствия судна международным или национальным правилам.

Судовые запасные части. Предметы, предназначенные для ремонта или замены частей оборудования судна, на котором они перевозятся.

Судовые припасы. Товары, предназначенные для потребления на судне, включая расходуемые продукты, товары, перевозимые с целью продажи пассажирам и членам экипажа, топливо и смазочные материалы. Сюда не входят предметы судового снаряжения и судовые запасные части.

Таможенная очистка. Завершение таможенных формальностей, необходимых для разрешения того, чтобы товары поступили для использования в данной стране, экспортировались или подвергались иной таможенной процедуре.

Транзитный пассажир. Пассажир, прибывающий на судне из иностранного государства с целью продолжения своего путешествия на судне или на каком-либо другом транспортном средстве в иностранное государство.

Транспортный документ. Информация, подтверждающая договор перевозки между судовладельцем и грузоотправителем, такой как морская накладная, коносамент или транспортный документ для смешанных перевозок.

Увольнение на берег. Разрешение, даваемое члену экипажа для пребывания на берегу во время стоянки судна в порту в таких территориальных пределах и с такими ограничениями по времени, если они имеются, какие установлены государственными властями.

Член экипажа. Любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или его обслуживанием, и включенное в судовую роль.

V. Общие положения

Учитывая пункт 2 статьи V Конвенции, положения настоящего приложения не запрещают государственным властям принимать такие надлежащие меры (включая затребование дополнительных сведений), какие могут быть необходимы в случае подозреваемого обмана или для разрешения особых проблем, представляющих серьезную опасность для общественного порядка (*ordre public*), государственной безопасности или здравоохранения, каковыми являются незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, и незаконная перевозка наркотических препаратов и психотропных веществ, либо для предупреждения завоза или распространения болезней либо вредителей, поражающих животных и растения.

1.1 Стандарт. Государственные власти требуют во всех случаях представления только необходимой информации и сводят к минимуму количество ее вопросов.

1.1.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует учитывать влияние, которое может быть оказано на упрощение формальностей ввиду применения систем электронного обмена информацией, и рассматривать эти вопросы совместно с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами.

Следует упрощать существующие требования к информации и порядку контроля и обращать внимание на желательность обеспечения совместимости с другими соответствующими информационными системами.

1.2 Рекомендуемая практика. Несмотря на то, что предъявление отдельных документов для некоторых целей может быть предписано и требоваться в настоящем приложении, государственным властям, имея в виду интересы тех лиц, от которых потребуется заполнение документов, а также цели, для которых они будут использованы, следует предусматривать обобщение любых двух или большего числа их в один документ во всех случаях, когда это целесообразно и в итоге может быть достигнуто заметное упрощение формальностей.

1.3 Рекомендуемая практика. Меры и процедуры, вводимые Договаривающимися правительствами для целей охраны или предотвращения оборота наркотиков, должны быть эффективными и, по возможности, с применением информационной технологии. Такие меры и процедуры (например, управление риском и перепроверка информации) следует осуществлять таким образом, чтобы создаваемые помехи судам, лицам или имуществу на борту были минимальными и предотвращались излишние задержки.

С. Системы электронного обмена информацией

1.4 Стандарт. При введении систем электронного обмена информацией, требуемой государственным властями в отношении прихода, стоянки и отхода судна, прибытия, пребывания и отбытия лиц, а также прибытия, нахождения и отправления грузов, для облегчения процессов очистки Договаривающиеся правительства поощряют государственные власти и другие заинтересованные стороны (судовладельцев, компании по обработке грузов, морские порты и/или грузовых агентов и т.д.) обмениваться данными согласно соответствующим стандартам ООН, включая правила для электронного обмена данными в сфере управления, торговли и на транспорте (ЭДИФАКТ ООН).

1.5 Стандарт. Государственные власти принимают любые требуемые в бумажном формате документы для процессов очистки, когда они подготовлены с помощью методов обработки данных на обычной бумаге, при условии что они читаемы, соответствуют формату документов в Конвенции ФАЛ и содержат требуемую информацию.

1.6 Стандарт. При введении систем электронного обмена информацией для процессов очистки государственные власти ограничивают информацию, требуемую ими от судовладельцев и других заинтересованных сторон, той, которая требуется Конвенцией ФАЛ.

1.7 Рекомендуемая практика. При планировании, введении или изменении систем электронного обмена информацией для процессов очистки государственным властям следует:

- a) с самого начала предоставлять всем заинтересованным сторонам возможность для проведения консультаций;
- b) оценивать существующие и устранять излишние процедуры;
- c) определять процедуры, которые должны быть компьютеризированы;
- d) использовать рекомендации Организации Объединенных Наций (ООН) и соответствующие стандарты ИСО в максимально осуществимой степени;
- e) изменять эти системы применительно к смешанным перевозкам; и
- f) принимать надлежащие меры по максимально возможному снижению расходов, связанных с применением этих систем, которые несут операторы и другие частные лица.

1.7.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти и другие соответствующие стороны к сотрудничеству или непосредственному участию в разработке электронных систем, использующих согласованные на международном уровне стандарты, с целью улучшения обмена информацией, относящейся к приходу, стоянке и отходу судов, прибытию, пребыванию и отбытию лиц, а также прибытию, нахождению и отправлению грузов, и обеспечения эксплуатационной совместимости систем государственных властей и других соответствующих сторон.

1.8 Стандарт. При введении систем электронного обмена информацией для оказания помощи в процессах очистки государственные власти поощряют их использование морскими операторами и другими заинтересованными сторонами, однако не снижают уровня услуг, предоставляемых операторам, которые не используют таких систем.

1.8.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти вводить меры, позволяющие торговым и транспортным операторам, включая суда, представлять всю информацию, требуемую государственными властями в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, избегая дублирования, в одном пункте въезда.

D. Незаконный оборот наркотиков

1.9 Рекомендуемая практика. Государственные власти стремятся заключать соглашения о сотрудничестве с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами для повышения их возможностей в борьбе с контрабандой наркотиков, в то же время обеспечивая дальнейшее упрощение формальностей. Такие соглашения могут основываться на меморандумах о взаимопонимании Совета таможенного сотрудничества* и относящихся к ним руководствах.

* С 1994 года известен как Всемирная таможенная организация.

1.10 Стандарт. В тех случаях, когда в рамках соглашений о сотрудничестве государственным властям, судовладельцам и другим заинтересованным сторонам предоставляется доступ к коммерческой и другой информации, не подлежащей разглашению, должно обеспечиваться сохранение ее конфиденциальности.

E. Методы контроля

1.11 Стандарт. Государственные власти используют управление риском для улучшения своих процедур пограничного контроля, относящихся к:

- выпуску/очистке груза;
- требованиям охраны;
- их способности обнаруживать контрабанду,

тем самым облегчая законное перемещение лиц и грузов.

РАЗДЕЛ 2 – ПРИХОД, СТОЯНКА И ОТХОД СУДНА

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев при приходе, во время стоянки и при отходе судна, и не должен быть истолкован как исключаящий требование о предъявлении для проверки надлежащими властями свидетельств и других документов,

находящихся на судне и касающихся его регистрации, обмера, безопасности, укомплектования экипажем и других соответствующих вопросов*.

* FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151

А. Общая часть

2.1 Стандарт. Государственные власти не требуют для оставления у себя при приходе или отходе судов, к которым применяется настоящая Конвенция, каких-либо других документов, кроме тех, которые указаны в настоящем разделе.

Этими документами являются:

- Общая декларация
- Декларация о грузе
- Декларация о судовых припасах
- Декларация о личных вещах экипажа
- Судовая роль
- Список пассажиров
- Манифест опасных грузов
- Документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией
- Морская санитарная декларация.

Примечание. Разработаны следующие формы ФАЛ, представленные в Дополнении 1:

- Общая декларация – Форма 1 ФАЛ
- Декларация о грузе – Форма 2 ФАЛ
- Декларация о судовых припасах – Форма 3 ФАЛ
- Декларация о личных вещах экипажа – Форма 4 ФАЛ
- Судовая роль – Форма 5 ФАЛ
- Список пассажиров – Форма 6 ФАЛ
- Манифест опасных грузов – Форма 7 ФАЛ.

2.1.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства не требуют консульских формальностей, плат или сборов в связи с документами для очистки судов.

2.1.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует разработать процедуры по использованию информации до прибытия и до отхода с целью облегчить обработку информации, требуемой государственными властями для последующего ускоренного выпуска/очистки грузов и лиц.

2.1.3 Рекомендуемая практика. В национальном законодательстве следует указывать условия представления информации до прибытия и до отхода. В том, что касается времени передачи информации до прибытия, обычно его не следует устанавливать задолго до того момента, как судно покинет страну отхода. Однако в национальном законодательстве, помимо основной нормы, могут также указываться исключения, если требуемое для рейса время короче, чем предусмотрено основной нормой.

2.1.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать представления отдельной Общей декларации, Декларации о грузе, Судовой роли и Списка пассажиров, если элементы данных, содержащихся в этих документах, включены в информацию до прибытия.

2.1.5 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует:

- а) разработать системы электронной передачи данных для представления информации до прибытия и до отхода; и
- б) рассмотреть вопрос о повторном или последующем использовании информации до прибытия и до отхода в последующих процедурах как части всей информации, требуемой для выпуска/очистки пассажиров и груза.

V. Содержание и назначение документов

2.2 Стандарт. Общая декларация служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями данные о судне при его приходе и отходе.

2.2.1 Рекомендуемая практика. Для прихода и отхода судна следует принимать одинаковую форму Общей декларации.

2.2.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в Общую декларацию данных, иных чем следующие:

- название, тип и номер ИМО судна
- позывной сигнал
- государство флага судна
- данные о регистрации
- данные о вместимости
- фамилия капитана
- фамилия и контактная информация судового агента
- краткое описание груза
- количество членов экипажа
- количество пассажиров
- краткие сведения о рейсе
- дата и время прихода или дата отхода
- порт прихода или отхода
- место стоянки судна в порту
- требования судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков
- последний/следующий порт захода.

2.2.3 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Общая декларация либо датируется и подписывается капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.3 Стандарт. Декларация о грузе служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями данные о грузе судна при его приходе и отходе. Однако отдельно может потребоваться также представление сведений о любых опасных грузах.

2.3.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в Декларацию о грузе данных, иных чем следующие:

- а) при приходе
 - название и номер ИМО судна
 - государство флага судна
 - фамилия капитана
 - позывной сигнал
 - порт погрузки
 - порт составления Декларации

- идентификация контейнеров, где это уместно; маркировочные знаки и серийные номера; количество мест и вид упаковок; количество и описание грузов или, если имеется, код ГС*

- номера транспортных документов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту
- порты выгрузки оставшегося на борту груза
- первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по транспортным документам для смешанных перевозок или по сквозным коносаментам;

b) при отходе

- название и номер ИМО судна
- государство флага судна
- фамилия капитана
- позывной сигнал
- порт выгрузки
- в отношении груза, принятого в данном порту: идентификация контейнеров, где это уместно; маркировочные знаки и серийные номера; количество мест и вид упаковок; количество и описание грузов
- номера транспортных документов на груз, принятый в данном порту.

* Конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров: также известна как «Гармонизированная система» (ГС). Эта международная конвенция вступила в силу 1 января 1988 года; ее цель заключается в создании системы описания и кодирования для использования таможенными службами при назначении товаров или групп товаров для целей установления таможенных тарифов и сбора статистических данных.

Примечание. Для целей надлежащего описания числа и вида упаковок в Декларации о грузе судовладельцам и другим заинтересованным сторонам следует обеспечивать, чтобы использовалась внешняя упаковочная единица грузов. Если грузы размещаются на поддонах, следует указывать число и вид упаковок на поддоне (поддонах). Если грузы на поддоне не упакованы, следует использовать количество и описание грузов на поддоне.

Примечание. Для облегчения обработки информации, требуемой государственными властями, всем причастным сторонам следует использовать соответствующее описание грузов и воздерживаться от использования таких общих терминов, как «генеральный груз», «детали» и т.д.

2.3.2 Стандарт. В отношении груза, остающегося на борту, государственные власти требуют представления минимально необходимого количества сведений.

2.3.3 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Декларация о грузе либо датируется и подписывается капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.3.4 Стандарт. Государственные власти принимают вместо Декларации о грузе экземпляр судового манифеста при условии, что он содержит по меньшей мере сведения, требуемые в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.3.1 и Стандартом 2.3.2, подписан и заверен, а также датирован в соответствии со Стандартом 2.3.3.

2.3.4.1 Рекомендуемая практика. В качестве альтернативы Стандарту 2.3.4 государственные власти могут принимать экземпляр транспортного документа, подписанный или удостоверенный в соответствии со Стандартом 2.3.3, или его заверенную подлинную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза и при условии, что любые требуемые и установленные данные, необходимые в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.3.1 и Стандартом 2.3.2, которые не содержатся в таких документах, представляются в другой форме и надлежащим образом заверяются.

2.3.5 Стандарт. Государственные власти разрешают не включать в Декларацию о грузе не внесенный в манифест парцельный груз, находящийся у капитана, при условии что сведения об этом парцельном грузе представляются отдельно.

Примечание. Сведения о не внесенном в манифест парцельном грузе следует представлять на отдельном бланке. Эти сведения должны включать соответствующие данные, обычно указываемые в Декларации о грузе. Можно использовать бланк Декларации о грузе, разработанный ИМО, изменив его название, например, следующим образом: «Список не внесенного в манифест парцельного груза».

2.4 Стандарт. Основным документом о судовых припасах, содержащим сведения, требуемые государственными властями при приходе и отходе судна, является Декларация о судовых припасах.

2.4.1 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Декларация о судовых припасах либо датируется и подписывается капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.5 Стандарт. Основным документом о личных вещах экипажа, содержащим сведения, требуемые государственными властями, является Декларация о личных вещах экипажа. Она не требуется при отходе.

2.5.1 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Декларация о личных вещах экипажа либо датируется и подписывается капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти. Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа его подписи или, если он этого сделать не может, его отметки против сведений о его личных вещах.

2.5.2 Рекомендуемая практика. Как правило, государственным властям следует требовать сведения только о таких личных вещах экипажа, которые не подлежат освобождению от таможенных пошлин и сборов или которые подлежат запрещениям или ограничениям.

2.6 Стандарт. Судовая роль служит основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

2.6.1 Стандарт. Государственные власти не требуют включения в Судовую роль данных, иных чем следующие:

- название и номер ИМО судна
- государство флага судна
- позывной сигнал
- фамилия
- имена
- гражданство
- звание или должность
- дата и место рождения
- род и номер документа, удостоверяющего личность
- порт и дата прихода
- последний порт захода.

2.6.2 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Судовая роль либо датируется и подписывается капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.6.3 Стандарт. Государственные власти обычно не требуют представления Судовой роли при каждом заходе судна в случаях, когда судно, работая по расписанию, заходит в один и тот же порт по меньшей мере один раз в течение 14 дней и когда не происходило смены экипажа; в этом случае запись «Изменений нет» должна быть представлена приемлемым для соответствующих государственных властей способом.

2.6.4 Рекомендуемая практика. При обстоятельствах, упомянутых в Стандарте 2.6.3, но в случае, когда в составе экипажа произошли незначительные изменения, государственным властям обычно не следует требовать представления новой полной Судовой роли, а принимать имеющуюся Судовую роль с отмеченными изменениями.

2.7 Стандарт. Список пассажиров служит основным документом, требуемым государственным властями и содержащим данные о пассажирах при приходе и отходе судна.

2.7.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать предъявления списков пассажиров при коротких морских рейсах или смешанном морском/железнодорожном сообщении между соседними странами.

2.7.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать посадочных или высадочных карточек в дополнение к спискам пассажиров в отношении тех пассажиров, чьи фамилии значатся в этих списках. Однако в тех случаях, когда государственные власти сталкиваются с особыми проблемами, представляющими серьезную опасность здоровью населения, от лица, совершающего международную поездку, по прибытии может потребоваться представление в письменной форме адреса места назначения.

2.7.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в Список пассажиров данных, иных чем следующие:

- название и номер ИМО судна
- позывной сигнал
- государство флага судна
- фамилия
- имена
- гражданство
- дата рождения
- место рождения
- тип удостоверяющего личность документа, предъявленного пассажиром
- серийный номер удостоверяющего личность документа
- порт посадки
- порт высадки
- порт и дата прихода судна
- транзитный пассажир или нет.

2.7.4 Рекомендуемая практика. Вместо Списка пассажиров следует принимать список, составленный судовладельцами для своих нужд, при условии что он содержит по меньшей мере сведения, требуемые согласно Рекомендуемой практике 2.7.3, а также датирован и подписан либо заверен согласно Стандарту 2.7.5.

2.7.5 Стандарт. Государственные власти соглашаются, что Список пассажиров либо датируется и подписывается капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверяется таким способом, который будет приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.8 Стандарт. Манифест опасных грузов служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения об опасных грузах.

2.8.1 Стандарт. Государственные власти не требуют включения в Манифест опасных грузов сведений, иных чем следующие:

- название судна
- позывной сигнал
- номер ИМО
- государство флага судна
- фамилия капитана
- номер рейса
- порт погрузки
- порт выгрузки
- судовой агент
- регистрационный номер
- маркировочные знаки и номера
 - код(ы) контейнера(ов)
 - регистрационный(ые) номер(а) транспортного(ых) средства (средств)
- число мест и вид упаковки
- надлежащее отгрузочное наименование
- класс
- номер ООН
- группа упаковки
- дополнительная(ые) опасность(и)
- температура вспышки (в °С, з.т.)
- загрязнитель моря
- масса (кг) – брутто/нетто
- аварийная карточка
- место размещения на судне.

2.9 Стандарт. Государственные власти не требуют при приходе или отходе судна какой-либо письменной декларации в отношении почтовых предметов, кроме той, которая предписана Всемирной почтовой конвенцией, при условии что последняя действительно предъявлена. В случае отсутствия такого документа почтовые предметы (количество и вес) должны быть указаны в Декларации о грузе.

2.10 Стандарт. Морская санитарная декларация служит основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями данные о состоянии здоровья находящихся на борту лиц во время рейса и по приходе судна в порт.

С. Количество экземпляров документов, требуемых при приходе судна

2.11 Стандарт. При приходе судна в порт государственные власти требуют не больше чем:

- 5 экземпляров Общей декларации
- 4 экземпляра Декларации о грузе
- 4 экземпляра Декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра Декларации о личных вещах экипажа
- 4 экземпляра Судовой роли

- 4 экземпляра Списка пассажиров
- 1 экземпляр Манифеста опасных грузов
- 1 экземпляр Морской санитарной декларации.

D. Количество экземпляров документов, требуемых при отходе судна

2.12 **Стандарт.** При отходе судна из порта государственные власти требуют не больше чем:

- 5 экземпляров Общей декларации
- 4 экземпляра Декларации о грузе
- 3 экземпляра Декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра Судовой роли
- 2 экземпляра Списка пассажиров
- 1 экземпляр Манифеста опасных грузов.

2.12.1 **Стандарт.** При отходе из порта не требуется новой Декларации о грузе в отношении груза, уже указанного в декларации при приходе в этот порт и остающегося на борту.

2.12.2 **Рекомендуемая практика.** При отходе судна не следует требовать отдельной Декларации о судовых припасах, уже указанных в декларации при приходе, или в отношении припасов, принятых на борт в порту и включенных в другой таможенный документ, представленный для этой цели в том же порту.

2.12.3 **Стандарт.** Если государственные власти требуют представления сведений об экипаже судна при его отходе из порта, один экземпляр Судовой роли, представленный при приходе в порт, должен приниматься при отходе, при условии что он вновь подписан капитаном или лицом командного состава, надлежащим образом уполномоченным им, и исправлен с целью указать изменения в количестве или составе экипажа во время отхода судна или указать, что во время стоянки судна в порту таких изменений не произошло.

2.13*

* Номера серии 2.13 зарезервированы для будущего использования.

E. Последовательные заходы в два или более портов одного и того же государства

2.14 **Рекомендуемая практика.** Принимая во внимание процедуры, выполняемые при приходе судна в первый порт захода на территории государства, государственным властям следует сводить к минимуму предъявляемые ими требования в отношении формальностей и документов в каком-либо последующем порту захода в той же стране, посещаемом без промежуточного захода в порт другой страны.

F. Заполнение документов

2.15 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует, по мере возможности, принимать документы, предусмотренные в настоящем приложении, за исключением указанного в Стандарте 3.7, независимо от языка, на котором излагаются в них требуемые данные, при условии что они могут потребовать, когда сочтут это необходимым, письменного или устного перевода на один из официальных языков своей страны или Организации.

2.16 Стандарт. Государственные власти принимают документы, направляемые в любом разборчивом и доступном пониманию виде, включая документы, написанные от руки чернилами или химическим карандашом либо подготовленные с использованием информационной технологии.

2.16.1 Стандарт. Государственные власти принимают подпись, когда это требуется, сделанную от руки, в виде факсимиле, перфорации, печати, символов либо проставленную любыми другими механическими или электронными средствами, если такое принятие не противоречит национальному законодательству. Удостоверение информации, представленной на ином, чем бумага, материале, осуществляется таким способом, который является приемлемым для соответствующей государственной власти.

2.17 Стандарт. Государственные власти страны любого предполагаемого порта захода, выгрузки или транзита не требуют легализации, выверки, заверки или предварительного рассмотрения своими заграничными представителями документов, относящихся к судну, его грузу, припасам, пассажирам и экипажу, как указано в настоящем разделе. Однако это не мешает им требовать предъявления паспорта или другого документа, удостоверяющего личность пассажира или члена экипажа, для проверки визы или подобных целей.

Г. Ошибки в документации и штрафы за них

2.18 Стандарт. Государственные власти разрешают, без задержки судна, исправление ошибок в документе, предусмотренном настоящим Приложением, когда эти ошибки являются, по их мнению, неумышленными, не носят серьезного характера, не являются следствием периодически проявляемой небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила, при условии что эти ошибки были обнаружены до окончания проверки документа и исправления могут быть произведены без задержки.

2.19 Стандарт. В случае обнаружения ошибок в предусмотренных настоящим Приложением документах, подписанных судовладельцем, капитаном или от их имени либо удостоверенных иным образом, никакие штрафы не налагаются до тех пор, пока не будет предоставлена возможность убедить государственные власти в том, что эти ошибки являются неумышленными, не носят серьезного характера, не являются следствием периодически проявляемой небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила государства порта.

Н. Специальные меры по упрощению формальностей, связанных с заходами судов в порты с целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания неотложной медицинской помощи

2.20 Стандарт. Государственные власти добиваются сотрудничества судовладельцев в обеспечении того, чтобы капитаны судов, намеревающихся зайти в порт лишь по причине высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания неотложной медицинской помощи, по возможности заблаговременно сообщали государственным властям о подобном намерении, предоставив, по возможности, наиболее полную информацию о болезни или травме и идентификационных данных этих лиц.

2.21 Стандарт. Государственные власти до прихода судна информируют капитана по радио, когда это возможно, но в любом случае самым быстрым имеющимся путем, о необходимой документации и процедурах для быстрой высадки на берег больных или получивших травму лиц для своевременной очистки судна.

2.22 Стандарт. В отношении судов, заходящих в порты с этой целью и намеревающихся отходить немедленно, государственные власти отдают предпочтение постановке к причалу, если состояние большого или волнение на море не позволяют безопасную высадку на рейде или на подходах к порту.

2.23 Стандарт. В отношении судов, заходящих в порты с этой целью и намеревающихся отходить немедленно, государственные власти обычно не требуют документов, упомянутых в Стандарте 2.1, за исключением Морской санитарной декларации и, в случае необходимости, Общей декларации.

2.24 Стандарт. Если государственные власти требуют Общую декларацию, этот документ не должен содержать данных больше, чем указано в Рекомендуемой практике 2.2.2, и меньше – когда это возможно.

2.25 Стандарт. Если государственные власти применяют меры контроля, связанные с приходом судна, до высадки на берег больных или получивших травму лиц, то оказание неотложной медицинской помощи и принятие мер здравоохранения предшествуют этим мерам контроля.

2.26 Стандарт. Если требуются гарантии или обязательства относительно стоимости лечения или возможного перемещения или возвращения на родину вышеупомянутых лиц, то в оказании неотложной медицинской помощи не должно отказываться или она не должна откладываться в период получения этих гарантий и обязательств.

2.27 Стандарт. Неотложная медицинская помощь и меры здравоохранения должны предшествовать любым мерам контроля, которые государственные власти могут применять к высадке на берег больных или получивших травму лиц.

РАЗДЕЛ 3 – ПРИБЫТИЕ И ОТБЫТИЕ ЛИЦ

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от членов экипажа и пассажиров при приходе или отходе судна.

А. Требования и процедуры при приходе и отходе

3.1 Стандарт. Основным документом, предоставляющим государственным властям индивидуальные сведения о пассажирах при приходе и отходе судна, служит действительный паспорт.

3.1.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует, насколько это возможно, заключать двусторонние или многосторонние соглашения о признании официальных документов, удостоверяющих личность, вместо паспортов.

3.2 Стандарт. Государственные власти проводят мероприятия, в силу которых паспорта пассажиров судна или принимаемые вместо них официальные документы, удостоверяющие личность, подлежат проверке иммиграционными властями только один раз при прибытии и один раз при отходе судна. В дополнение к этому, предъявление этих паспортов или официальных документов, удостоверяющих личность, может потребоваться для проверки или удостоверения личности в связи с таможенными или другими формальностями при приходе или отходе судна.

3.3 Стандарт. После индивидуального предъявления паспортов или принимаемых вместо них официальных документов, удостоверяющих личность, государственные власти

возвращают пассажирам эти документы немедленно после проверки, а не задерживают их для дополнительного контроля, если нет каких-либо препятствий к допуску пассажира на территорию данной страны.

3.3.1 Стандарт. Каждое Договаривающееся правительство обеспечивает, чтобы государственные власти изымали сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы лиц, которые не получают разрешения на въезд. Такие документы изымаются из обращения и возвращаются соответствующим властям, когда это практически осуществимо. Вместо изъятого документа выдворяющее государство оформляет сопроводительное письмо*, к которому прилагается фотокопия подделанных проездных документов, если она имеется, а также любая важная информация. Сопроводительное письмо и приложение к нему передаются оператору, который осуществляет выдворение лица, не получающего разрешения на въезд. Это письмо будет использоваться для предоставления информации властям в транзитном и/или первоначальном пункте посадки.

* Возможный формат сопроводительного письма представлен в дополнении 2.

Примечание. Вышеуказанный Стандарт не должен толковаться как ущемляющий право государственных властей Договаривающихся правительств устанавливать, является ли основанием само наличие сфабрикованных документов, в зависимости от конкретного случая, для отказа в допуске и быстрого выдворения с территории заинтересованного государства. Ничто в настоящем Стандарте не должно толковаться как противоречащее положениям Конвенции Организации Объединенных Наций о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокола Организации Объединенных Наций, касающегося статуса беженцев, от 31 января 1967 года, которые относятся к запрещению высылки или возвращения беженца.

3.3.2 Стандарт. Договаривающиеся правительства принимают для проверки лицо, возвращаемое из пункта его высадки после того, как ему было отказано в разрешении на въезд, если это лицо совершило посадку на их территории. Договаривающиеся правительства не возвращают такое лицо в страну, во въезде в которую ему ранее было отказано.

Примечание 1. Настоящее положение не преследует цели препятствовать государственным властям в дальнейшей проверке возвращенного лица, которому было отказано в разрешении на въезд, для определения возможности его допуска в государство или для принятия мер по его передаче, перемещению или депортации в государство, гражданином которого оно является или в которое оно допускается иным образом. Если лицо, которому было отказано в разрешении на въезд, утратило или уничтожило свой проездной документ, Договаривающееся правительство будет принимать вместо этого документ, удостоверяющий обстоятельства посадки и прибытия, выданный государственными властями Договаривающегося правительства страны, во въезде в которую этому лицу было отказано.

Примечание 2. Ничто в настоящем Стандарте или в примечании 1 не должно толковаться как противоречащее положениям Конвенции Организации Объединенных Наций о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокола Организации Объединенных Наций, касающегося статуса беженцев, от 31 января 1967 года, которые относятся к запрещению высылки или возвращения беженца.

3.3.3 Стандарт. До принятия пассажиров и экипажа для проверки относительно разрешения на въезд в государство ответственность за их опеку и попечение возлагается на судовладельца.

3.3.4 Рекомендуемая практика. После принятия пассажиров и экипажа для условной или полной проверки и в том случае, если соответствующие лица находятся под физическим контролем государственных властей, государственным властям следует нести ответственность за опеку и попечительство над ними до тех пор, пока им не будет разрешен въезд или пока им не будет отказано во въезде.

3.3.5 Стандарт. Обязательство судовладельца перевезти любое лицо с территории государства прекращается с момента, когда такое лицо было определено допущено в это государство.

3.3.6 Стандарт. Если лицу отказано во въезде, государственные власти без излишних задержек информируют судовладельца и консультируются с ним относительно мер по перемещению. Судовладелец несет ответственность за расходы по перемещению лица, которому было отказано в разрешении на въезд, и в том случае, если лицо возвращается под опеку судовладельца, последний несет ответственность за его быстрое перемещение:

- в страну посадки; или
- в любое другое место, в которое лицу разрешается въезд.

3.3.7 Стандарт. Договаривающиеся правительства и судовладельцы сотрудничают, где это практически возможно, в целях установления действительности и подлинности паспортов и виз.

3.4 Рекомендуемая практика. При посадке или высадке государственным властям не следует требовать от пассажиров либо от судовладельцев от имени пассажиров никаких других сведений в письменной форме, дополняющих или повторяющих сведения, уже содержащиеся в паспортах или официальных документах, удостоверяющих личность пассажиров, за исключением тех, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим приложением.

3.5 Рекомендуемая практика. Государственным властям, требующим от пассажиров при посадке или высадке представления в письменной форме сведений, помимо необходимых для заполнения документов, предусмотренных настоящим приложением, следует ограничивать свои требования в отношении дальнейшего установления личности пассажиров теми вопросами, которые приведены в Рекомендуемой практике 3.6 (посадочная/высадочная карточка). Государственным властям следует принимать посадочную/высадочную карточку после заполнения ее пассажиром и не следует требовать заполнения или проверки ее судовладельцем. Заполнение карточки разборчивым почерком должно быть приемлемым за исключением тех случаев, когда на бланке карточки указано, что она должна быть заполнена печатными буквами. От каждого пассажира не следует требовать более одной посадочной/высадочной карточки, которая может иметь одну или несколько копий, заполняемых одновременно с помощью копировальной бумаги.

3.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в посадочную/высадочную карточку сведений, иных чем следующие:

- фамилия
- имена
- гражданство
- номер паспорта или другого официального документа, удостоверяющего личность
- дата рождения
- место рождения
- род занятий
- порт посадки/высадки
- пол
- адрес места назначения
- подпись.

3.7 Стандарт. В тех случаях, когда от лиц, находящихся на борту судна, требуется предъявление доказательства прививки от желтой лихорадки, государственные власти

принимают Международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации по форме, предусмотренной Международными медико-санитарными правилами.

3.8 Рекомендуемая практика. Медицинский осмотр лиц, находящихся на судне или высаживающихся с судна, следует обычно ограничивать осмотром только тех лиц, которые прибывают с территории, зараженной одной из карантинных болезней, в течение инкубационного периода соответствующей болезни (как указано в Международных медико-санитарных правилах). Однако может потребоваться дополнительный медицинский осмотр согласно Международным медико-санитарным правилам.

3.9 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обычно производить таможенный досмотр багажа, следующего с прибывающими пассажирами, на выборочной основе. По возможности, не следует требовать письменной декларации в отношении багажа, следующего с пассажирами.

3.9.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует повсюду, где это возможно, не производить досмотра багажа, следующего с отбывающими пассажирами, с должным учетом возможной необходимости введения надлежащих мер безопасности.

3.9.2 Рекомендуемая практика. Там, где совершенно нельзя не производить досмотра багажа отбывающих пассажиров, такой досмотр следует обычно производить на выборочной основе.

3.10 Стандарт. Основным документом, предоставляющим государственным властям сведения об отдельном члене экипажа судна при приходе и отходе судна, служит действительное удостоверение личности моряка или паспорт.

3.10.1 Стандарт. Государственные власти не требуют включения в удостоверение личности моряка сведений, иных чем следующие:

- фамилия
- имена
- дата и место рождения
- гражданство
- приметы
- фотография (заверенная)
- подпись
- дата истечения срока действия (если он указан)
- власти, выдавшие удостоверение.

3.10.2 Стандарт. Когда моряку в качестве пассажира необходим въезд в страну или выезд из нее любым видом транспорта для:

- a) возвращения на свое или перевода на другое судно,
 - b) транзитного проезда на свое судно, находящееся в другой стране, в свою страну или с иной целью по разрешению властей соответствующей страны,
- государственные власти принимают от моряка вместо паспорта действительное удостоверение личности моряка, если этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, в которой он был выдан.

3.10.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям обычно не следует требовать от членов экипажа судна представления индивидуальных документов, удостоверяющих личность, или сведений, дополняющих удостоверение личности моряка, кроме тех, которые приводятся в Судовой роли.

В. Меры по облегчению процедуры очистки пассажиров, экипажа и багажа

3.11 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовыми властями принимать надлежащие меры, обеспечивающие удовлетворительную организацию работы порта с таким расчетом, чтобы осуществление формальностей в отношении пассажиров, экипажа и багажа производилось быстро; им следует также предусмотреть для этой цели необходимый персонал и надлежащее оборудование, уделяя, в частности, внимание вопросам погрузки, выгрузки и транспортировки багажа (в том числе вопросу использования механизированных средств), а также тем пунктам, где часто происходят задержки с проверкой пассажиров. Когда это необходимо, следует принять меры для устройства крытого прохода между судном и пунктом, где производится проверка пассажиров и экипажа. Такие меры и сооружения должны быть гибкими и способными к расширению, чтобы отвечать усиленным мерам безопасности во время ситуаций, характеризующихся повышенной угрозой.

3.11.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует:

a) совместно с судовладельцами и портовыми властями принять соответствующие меры, как например:

- i) индивидуальный и непрерывный метод очистки пассажиров и багажа;
- ii) процедура, которая позволяла бы пассажирам быстро распознавать и получать свой проверенный багаж немедленно по поступлении его в то место, в котором он должен быть получен;
- iii) обеспечение того, чтобы средства и услуги были приспособлены к нуждам пассажиров пожилого возраста и инвалидов;

b) обеспечить принятие портовыми властями всех необходимых мер, с тем чтобы:

- i) пассажиры и их багаж имели легкий и быстрый доступ к местному транспорту и от него;
- ii) помещения, куда могут быть приглашены экипажи судов для различных видов контроля, были легко доступны и находились как можно ближе друг к другу.

3.11.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует рассмотреть, в качестве средства обеспечения быстрой очистки, вопрос о введении системы двойных коридоров* для очистки пассажиров и их багажа и частных дорожных транспортных средств.

* См. Рекомендуемую практику 11 и дополнение II к Приложению F3 Киотской конвенции.

3.12 Стандарт. Государственные власти требуют от судовладельцев обеспечения принятия судовым персоналом всех надлежащих мер, которые будут способствовать ускорению процедур по прибытии пассажиров и экипажа судна. К таким мерам могут относиться:

a) предоставление соответствующим государственным властям заблаговременного извещения с указанием наиболее вероятного расчетного времени прихода с последующим извещением о каком-либо изменении времени и указанием маршрута рейса в тех случаях, когда это может отразиться на требованиях в отношении проверки;

b) подготовка судовых документов для немедленного просмотра;

c) во время подхода судна к причалу или к месту якорной стоянки – приведение в готовность трапов и других средств для подъема на борт;

d) обеспечение быстрого и организованного сбора и представления для проверки находящихся на борту лиц с необходимыми документами, освобождая при этом членов экипажа от выполнения ими основных обязанностей в машинном и прочих отделениях.

3.13 Рекомендуемая практика. При внесении имен в документы, относящиеся к пассажирам и экипажу, следует ставить вначале фамилию или фамилии. Если кто-либо

носит фамилии одновременно отца и матери, то первой указывается фамилия отца. Если замужняя женщина носит фамилии родителей мужа и своих родителей, первой указывается фамилия родителей мужа.

3.14 Стандарт. Государственные власти приступают без необоснованной задержки к проверке лиц, находящихся на борту судна, на предмет их допуска в пределы государства.

3.15 Стандарт. Государственные власти не будут налагать какого-либо штрафа на судовладельцев в том случае, если какой-либо подконтрольный документ пассажира будет сочтен государственными властями не отвечающим требованиям или если по этой причине пассажир не может быть допущен на территорию государства.

3.15.1 Стандарт. Государственные власти поощряют судовладельцев принимать меры предосторожности в пункте посадки с целью обеспечить, чтобы пассажиры имели любые подконтрольные документы, предписываемые принимающими или транзитными государствами.

3.15.2 Стандарт. Если лицу отказано во въезде и оно перемещается с территории государства, судовладельцу не создается препятствий во взыскании с такого лица возмещения любых расходов, понесенных в результате отказа ему в разрешении на въезд.

3.15.3 Рекомендуемая практика. Для применения на морских терминалах и на борту судов с целью облегчения и ускорения международных морских перевозок государственным властям следует применять или, если вопрос выходит за рамки их юрисдикции, рекомендовать применять ответственным организациям и лицам своей страны стандартизированные международные знаки и символы, разработанные или принятые Организацией в сотрудничестве с соответствующими международными организациями, которые, насколько это практически возможно, общеприняты для всех видов транспорта.

С. Специальные меры обслуживания пассажиров пожилого возраста и инвалидов при перевозке их морем

3.16 Рекомендуемая практика. Следует принять меры для обеспечения того, чтобы лицам с ухудшенным слухом и зрением могла предоставляться вся необходимая информация о транспорте и безопасности.

3.17 Рекомендуемая практика. Для пассажиров пожилого возраста и инвалидов, доставляемых к зданию терминала или отъезжающих от него, резервные пункты должны быть расположены как можно ближе к главным входам. Они должны быть четко обозначены соответствующими знаками. На путях подхода не должно быть препятствий.

3.18 Рекомендуемая практика. Если доступ к средствам общественного обслуживания ограничен, следует направлять все усилия для обеспечения доступного и за разумную плату общественного транспорта путем приспособления существующих и планируемых служб либо путем предоставления специальных услуг для лиц с ухудшенной подвижностью.

3.19 Рекомендуемая практика. Терминалы и суда следует оборудовать, в зависимости от конкретного случая, подходящими средствами, позволяющими производить безопасную посадку и высадку пассажиров пожилого возраста и инвалидов.

D. Облегчение формальностей для судов, совершающих круизные рейсы, и их пассажиров

3.20 Стандарт. Государственные власти разрешают круизному судну свободную практику по радио, если санитарные власти предполагаемого порта захода на основании сведений, полученных от него до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения болезни, требующей карантина.

3.21 Стандарт. Для круизных судов Общая декларация, Список пассажиров и Судовая роль требуются только в первом порту захода и в последнем порту отхода из любой страны, если в условиях рейса не было изменений.

3.22 Стандарт. Для круизных судов Декларация о судовых припасах и Декларация о личных вещах экипажа требуются только в первом порту захода в страну.

3.23 Стандарт. Паспорта или другие официальные документы, удостоверяющие личность, должны все время оставаться у круизных пассажиров.

3.24 Рекомендуемая практика. В случаях, когда стоянка круизного судна не превышает 72 часов, круизным пассажирам не требуются визы, за исключением особых случаев, определяемых соответствующими государственными властями.

Примечание. Смысл этой Рекомендуемой практики заключается в том, что любое Договаривающееся государство может выдавать таким пассажирам или принимать от них при прибытии какую-либо форму, указывающую, что у них есть разрешение сойти на данную территорию.

3.25 Стандарт. При проверке формальностей государственные власти без необходимости не задерживают круизных пассажиров.

3.26 Стандарт. Как правило, исключая случаи, касающиеся безопасности, а также установления личности и права на въезд, круизные пассажиры не подвергаются личному досмотру государственными властями, ответственными за иммиграционный контроль.

3.27 Стандарт. В случаях последовательных заходов круизного судна в несколько портов той же страны государственные власти проверяют пассажиров, как правило, только в первом порту захода и последнем порту при отбытии.

3.28 Рекомендуемая практика. С целью облегчения высадки без задержек внутренний контроль пассажиров круизного судна следует производить по возможности на борту до прибытия к месту высадки.

3.29 Рекомендуемая практика. Круизным пассажирам, в случаях их высадки в одном порту и посадки на то же судно в той же стране в другом порту, следует предоставлять те же льготы, что и пассажирам, которые высаживаются и возвращаются на круизное судно в том же порту.

3.30 Рекомендуемая практика. Морская санитарная декларация должна служить единственной медицинской проверкой круизных пассажиров.

3.31 Стандарт. Во время стоянки судна в порту на борту судна для круизных пассажиров разрешается беспрошленная продажа товаров из судовых припасов.

3.32 Стандарт. От круизных пассажиров обычно не требуется представления письменной декларации об их личных вещах. Однако, что касается предметов, на которые

установлены высокие таможенные пошлины и другие налоги и сборы, могут потребоваться письменная декларация и предоставление обеспечения.

3.33 Рекомендуемая практика. Круизных пассажиров не следует подвергать каким-либо валютным ограничениям.

3.34 Стандарт. Посадочные/высадочные карточки не являются обязательными для круизных пассажиров.

3.35 Рекомендуемая практика. За исключением случаев, когда проверка пассажиров осуществляется на основе только Списка пассажиров, государственным властям не следует настаивать на заполнении следующих подробностей в Списке пассажиров:

- гражданство (графа 6)
- дата и место рождения (графа 7)
- порт посадки (графа 8)
- порт высадки (графа 9).

Е. Специальные меры по упрощению формальностей, связанных с перевозкой транзитных пассажиров

3.36 Стандарт. Транзитный пассажир, остающийся на борту судна, на котором он прибыл, и отбывающий на нем же, как правило, не подвергается обычному контролю со стороны государственных властей, за исключением случаев, касающихся безопасности.

3.37 Рекомендуемая практика. Транзитному пассажиру следует разрешать иметь при себе свой паспорт или другой документ, удостоверяющий личность.

3.38 Рекомендуемая практика. От транзитного пассажира не следует требовать заполнения посадочных/высадочных карточек.

3.39 Рекомендуемая практика. Транзитному пассажиру, продолжающему свое путешествие из того же самого порта на том же самом судне, следует обычно предоставлять временное разрешение для схода на берег во время стоянки судна в порту, если он этого желает.

3.40 Рекомендуемая практика. От транзитного пассажира, продолжающего свое путешествие из того же самого порта на том же самом судне, не следует требовать визу, кроме особых случаев, установленных соответствующими государственным властями.

3.41 Рекомендуемая практика. От транзитного пассажира, продолжающего свое путешествие из того же самого порта на том же самом судне, обычно не следует требовать предъявления таможенной декларации в письменном виде.

3.42 Рекомендуемая практика. Транзитному пассажиру, сходящему с судна в одном порту и садящемуся на то же самое судно в другом порту в той же самой стране, следует предоставлять те же льготы, что и пассажиру, который прибывает в порт и отбывает из того же порта на одном и том же судне.

Ф. Меры по упрощению формальностей для судов, занятых в проведении научно-исследовательских работ

3.43 Рекомендуемая практика. Судно, занятое в проведении научно-исследовательских работ, имеет на борту персонал, находящийся на судне с целью

проведения научной работы во время рейса. Персоналу, если он имеет такое назначение, следует предоставлять по меньшей мере такие же льготы, какие предоставляются членам экипажа этого судна.

Г. Дальнейшие меры по упрощению формальностей для иностранцев, входящих в состав экипажа судов, совершающих международные рейсы, – увольнение на берег

3.44 Стандарт. Иностранцам-членам экипажа государственные власти разрешают сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибывают, если по приходе судна необходимые формальности выполнены и государственные власти не имеют основания отказать им в разрешении сойти на берег по причинам, связанным со здравоохранением, безопасностью или общественным порядком.

3.45 Стандарт. Членам экипажа не требуется иметь визу для увольнения на берег.

3.46 Рекомендуемая практика. Членов экипажа до или после увольнения на берег обычно не следует подвергать личному досмотру.

3.47 Стандарт. Членам экипажа в целях увольнения на берег не требуется иметь специальное разрешение, как, например, пропуск для увольнения на берег.

3.48 Рекомендуемая практика. Если членам экипажа во время увольнения на берег требуется иметь при себе документы, удостоверяющие личность, такие документы следует ограничить теми, которые указаны в Стандарте 3.10.

3.49 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует предусмотреть систему очистки до прихода судна, с тем чтобы позволить экипажам судов, которые регулярно заходят в их порты, заблаговременно получать разрешение на временный сход на берег. В случае, если судно не имеет зарегистрированных нарушений иммиграционных правил и представлено на месте судовладельцем или его агентом с хорошей репутацией, государственным властям обычно следует, после установления того, что полученные до прихода судна сведения, которые они могут потребовать, их удовлетворяют, разрешать судну проследовать непосредственно к своему причалу и не подвергать его дальнейшим обычным иммиграционным формальностям, если государственные власти не потребуют иного.

РАЗДЕЛ 4 – БЕЗБИЛЕТНЫЕ ПАССАЖИРЫ

А. Общие принципы

4.1 Стандарт. Положения настоящего раздела применяются в соответствии с международными принципами защиты, изложенными в международных документах, таких как Конвенция ООН о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокол ООН, касающийся статуса беженцев, от 31 января 1967 года, а также в соответствующем национальном законодательстве*.

* Кроме того, государственные власти могут пожелать принять во внимание необязывающее Заключение Исполнительного комитета УВКБ по безбилетным пассажирам, ищущим убежища (1988 год, № 53 (XXXIX)).

4.2 Стандарт. Государственные власти, портовые власти, судовладельцы и их представители, а также капитаны судов сотрудничают в максимально возможной степени в целях предотвращения инцидентов, связанных с безбилетными пассажирами, и быстрого разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, а также обеспечивают, чтобы осуществлялись скорейшее возвращение или репатриация

безбилетных пассажиров. Принимаются все надлежащие меры для избежания ситуаций, когда безбилетные пассажиры должны оставаться на судне в течение неопределенного времени.

V. Предупредительные меры

4.3 Предупредительные меры на судне/в порту

4.3.1 Портовые власти/власти терминала

4.3.1.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства обеспечивают создание во всех их портах необходимой инфраструктуры и принятие оперативных мер и мер безопасности с целью не допустить, чтобы лица, пытающиеся тайком проникнуть на борт судов, получили доступ к портовым установкам и судам; при разработке этих мер принимаются во внимание размеры порта, а также тип груза, который отгружается в этом порту. Вышеуказанное должно осуществляться в тесном сотрудничестве с соответствующими государственными властями, судовладельцами и береговыми организациями с целью предотвратить случаи, связанные с безбилетными пассажирами, в каждом отдельном порту.

4.3.1.2 Рекомендуемая практика. Оперативные меры и/или планы безопасности должны, среди прочего, охватывать следующие вопросы, в зависимости от случая:

- a) регулярное патрулирование портовых районов;
- b) создание специальных хранилищ для груза с учетом высокого риска доступа безбилетных пассажиров, а также постоянное наблюдение за лицами и грузом, попадающими в эти районы;
- c) проверка складов и районов хранения груза;
- d) осмотр самого груза, если имеются явные признаки присутствия безбилетного пассажира;
- e) сотрудничество между государственными властями, судовладельцами, капитанами и соответствующими береговыми организациями в разработке оперативных мер;
- f) сотрудничество между портовыми властями и другими соответствующими властями (например, полицией, таможенной службой, иммиграционной службой) с целью предотвратить контрабандный провоз людей;
- g) разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями, действующими в национальных портах, с целью обеспечить, чтобы в работах по размещению/выгрузке груза или загрузке/разгрузке судов или в выполнении других функций, связанных с пребыванием судна в порту, участвовал только персонал, уполномоченный этими организациями;
- h) разработка и осуществление соглашений со стивидорами и другими береговыми организациями с целью обеспечить, чтобы их персонал, имеющий доступ на судно, можно было легко узнать и чтобы предоставлялся пофамильный список лиц, которым может потребоваться подняться на судно при исполнении своих обязанностей; и
- i) поощрение стивидоров и других лиц, работающих в портовом районе, сообщать портовым властям о присутствии любых лиц, которые явно не имеют разрешения находиться в портовом районе.

4.3.2 Судовладелец/капитан судна

4.3.2.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства требуют, чтобы судовладельцы и их представители в порту, капитаны судов, а также другие ответственные лица приняли меры безопасности, которые, насколько это практически возможно, будут препятствовать попыткам безбилетных пассажиров попасть на судно, и в том случае, если

воспрепятствовать этому не удалось, позволят, насколько это практически возможно, обнаружить их до того, как судно выйдет из порта.

4.3.2.2 Рекомендуемая практика. При заходе в порты и во время стоянки в портах, в которых существует опасность посадки безбилетных пассажиров, меры безопасности должны по меньшей мере включать следующие предупредительные меры:

- все двери, люки и средства доступа в трюмы или кладовые, которые не используются во время стоянки судна в порту, должны быть заперты;
- количество мест доступа на судно должно быть минимальным, и они должны надлежащим образом охраняться;
- районы судна со стороны моря должны надлежащим образом охраняться;
- должна нестись надлежащая палубная вахта;
- члены экипажа судна или, с согласия капитана судна, другие лица должны, по возможности, регистрировать людей, прибывающих на судно или сходящих с него;
- должны обеспечиваться надлежащие средства связи, и ночью должно поддерживаться надлежащее освещение на судне и вдоль корпуса судна.

4.3.2.3 Стандарт. Договаривающиеся правительства требуют, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, за исключением пассажирских судов, при выходе из порта, в котором существует опасность посадки безбилетных пассажиров, проходили тщательный досмотр в соответствии со специальным планом или расписанием, и в первую очередь проверялись места, где могут скрываться безбилетные пассажиры. Методы досмотра, в результате которых могут пострадать спрятавшиеся безбилетные пассажиры, не должны использоваться.

4.3.2.4 Стандарт. Договаривающиеся правительства требуют, чтобы помещения на судах, имеющих право плавать под их флагом, не подвергались фумигации или не герметизировались до тех пор, пока не будет проведен как можно более тщательный осмотр районов, подлежащих фумигации или герметизации, с целью убедиться, что в этих районах нет безбилетных пассажиров.

4.3.3 Национальные санкции

4.3.3.1 Стандарт. При необходимости, Договаривающиеся правительства, согласно их национальному законодательству, преследуют в судебном порядке безбилетных пассажиров, потенциальных безбилетных пассажиров и лиц, помогающих безбилетным пассажирам получить доступ на суда.

С. Обращение с безбилетными пассажирами на судне

4.4 Общие принципы – гуманное обращение

4.4.1 Стандарт. Случаи, связанные с безбилетными пассажирами, должны решаться в соответствии с принципами гуманного отношения, включая те, которые упомянуты в Стандарте 4.1. Должны всегда надлежащим образом учитываться эксплуатационная безопасность судна, а также безопасность и здоровье безбилетных пассажиров.

4.4.2 Стандарт. Договаривающиеся правительства требуют, чтобы капитаны судов, имеющих право плавать под их флагом, принимали надлежащие меры для обеспечения защиты общего здоровья, бытовых условий и безопасности безбилетного пассажира, когда он находится на судне, включая обеспечение достаточным питанием, жилым помещением, надлежащим медицинским уходом и санитарными помещениями.

4.5 Работа на судне

4.5.1 Стандарт. Не должно требоваться, чтобы безбилетные пассажиры работали на судне, кроме случаев чрезвычайных ситуаций или когда это связано с проживанием безбилетного пассажира на судне.

4.6 Опрос, проводимый капитаном судна, и направляемое им уведомление

4.6.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства требуют, чтобы капитаны судов прилагали все усилия для установления личности безбилетного пассажира, включая его гражданство, а также порта посадки безбилетного пассажира и уведомляли государственные власти первого запланированного порта захода о наличии безбилетного пассажира, сообщая одновременно относящиеся к этому сведения. Данная информация также представляется судовладельцу, государственным властям порта посадки, государству флага и любым последующим портам захода, если это уместно.

4.6.2 Рекомендуемая практика. При сборе сведений, имеющих значение для уведомления, капитану судна следует использовать форму, приведенную в дополнении 3.

4.6.3 Стандарт. Договаривающиеся правительства дают указания капитанам судов, имеющих право плавать под их флагом, о том, чтобы в случаях, когда безбилетный пассажир объявляет себя беженцем, эта информация считалась конфиденциальной в такой степени, в какой это необходимо для обеспечения личной безопасности безбилетного пассажира.

4.7 Уведомление Международной морской организации

4.7.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует сообщать о всех случаях, связанных с безбилетными пассажирами, Генеральному секретарю Международной морской организации.

D. Отклонение от запланированного маршрута

4.8 Стандарт. Государственные власти настоятельно призывают всех судовладельцев, эксплуатирующих суда, имеющие право плавать под их флагами, давать указание капитанам этих судов не отклоняться от запланированного рейса для высадки безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне после того, как оно покинуло территориальные воды страны, в которой безбилетные пассажиры совершили посадку, кроме случаев, когда:

- государственные власти государства порта, для захода в который судно отклоняется от маршрута, разрешили высадку безбилетного пассажира; или
- репатриация была организована в иное место, при этом имеется достаточная документация и разрешение на высадку; или
- имеются соображения безопасности, здоровья или личные обстоятельства, оправдывающие высадку.

E. Высадка и возвращение безбилетного пассажира

4.9 Государство первого порта захода согласно плану рейса

4.9.1 Стандарт. Государственные власти в стране первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира в соответствии со своим национальным законодательством выносят решение о том, можно ли безбилетному пассажиру разрешить въезд в это государство.

4.9.2 Стандарт. Государственные власти в стране первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира разрешают высадку безбилетного пассажира, если безбилетный пассажир имеет на руках действительные документы на въезд/выезд для возвращения и государственные власти убеждены в том, что своевременные меры для репатриации были или будут приняты и все требования для транзитного проезда соблюдены.

4.9.3 Стандарт. Если это уместно и соответствует национальному законодательству, государственные власти в стране первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира разрешают высадку безбилетного пассажира, если государственные власти убеждены, что они или судовладелец получают действительные документы на въезд/выезд, примут своевременные меры для репатриации безбилетного пассажира и выполнят все требования для транзитного проезда. Государственные власти, кроме того, благоприятно рассматривают вопрос о разрешении высадки безбилетного пассажира, если вывезти безбилетного пассажира на судне, на котором он прибыл, практически невозможно или имеются другие факторы, препятствующие вывозу безбилетного пассажира на этом судне. Такие факторы могут включать, не ограничиваясь этим, следующие ситуации:

- вопрос не решен ко времени отхода судна; или
- присутствие на судне безбилетного пассажира ставит под угрозу безопасную эксплуатацию судна, здоровье экипажа или безбилетного пассажира.

4.10 Последующие порты захода

4.10.1 Стандарт. Если высадка безбилетного пассажира не произошла в первом запланированном порту захода после обнаружения безбилетного пассажира, государственные власти последующих портов захода рассматривают вопрос о высадке безбилетного пассажира в соответствии со стандартами 4.9.1, 4.9.2 и 4.9.3.

4.11 Государство, гражданином которого является безбилетный пассажир или в котором он имеет право на проживание

4.11.1 Стандарт. Государственные власти в соответствии с международным правом соглашаются на возвращение безбилетных пассажиров, имеющих полный статус гражданства, или соглашаются на возвращение безбилетных пассажиров, которые, в соответствии с их национальным законодательством, имеют право на проживание в этом государстве.

4.11.2 Стандарт. Государственные власти содействуют, если это возможно, в установлении личности и гражданства безбилетных пассажиров, которые заявляют, что они являются гражданами или имеют право на проживание в этом государстве.

4.12 Государство посадки

4.12.1 Стандарт. Если к удовлетворению государственных властей установлено, что безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они принимают для проверки таких безбилетных пассажиров, возвращаемых из пункта их высадки после того, как им было отказано в разрешении на въезд. Государственные власти государства порта посадки не возвращают таких безбилетных пассажиров в страну, во въезде в которую им ранее было отказано.

4.12.2 Стандарт. Если к удовлетворению государственных властей установлено, что потенциальные безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они соглашаются на высадку таких потенциальных безбилетных пассажиров

и безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне, еще находящемся в территориальных водах, либо, если это предусмотрено национальным законодательством данного государства, в районе иммиграционной юрисдикции данного государства. На судовладельца не налагается штраф или не возлагаются расходы в связи с задержанием или перемещением безбилетного пассажира.

4.12.3 Стандарт. Если потенциальный безбилетный пассажир не был высажен в порту посадки, он считается безбилетным пассажиром в соответствии с правилом настоящего раздела.

4.13 Государство флага

4.13.1 Стандарт. Государственные власти государства флага судна оказывают содействие капитану/судовладельцу или надлежащим государственным властям в портах захода и сотрудничают с ними для:

- установления личности безбилетного пассажира и определения его гражданства;
- обращения к соответствующим государственным властям за содействием снятию безбилетного пассажира с судна при первой возможности; и
- принятия мер по перемещению или репатриации безбилетного пассажира.

4.14 Возвращение безбилетных пассажиров

4.14.1 Рекомендуемая практика. Если безбилетный пассажир имеет не отвечающие требованиям документы, то, если это практически возможно и в той степени, в какой это соответствует национальному законодательству и требованиям безопасности, государственным властям следует выдавать сопроводительное письмо с фотографией этого безбилетного пассажира и любой другой важной информацией. Письмо, разрешающее возвращение безбилетного пассажира либо в страну его происхождения, либо в место, из которого он начал свою поездку, соответственно, любым видом транспорта, и оговаривающее любые другие условия, установленные властями, следует вручать оператору, который осуществляет перемещение безбилетного пассажира. Такое письмо включает информацию, требуемую властями в транзитных пунктах и/или в пункте высадки.

4.14.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям в государстве, где высадился безбилетный пассажир, следует связаться с соответствующими государственным властями в местах транзитного проезда во время возвращения безбилетного пассажира с целью информировать их о статусе безбилетного пассажира. Кроме того, государственным властям в странах транзита во время возвращения безбилетного пассажира следует разрешать, с соблюдением обычных визовых требований и с учетом соображений национальной безопасности, транзитный проезд через их порты и аэропорты безбилетных пассажиров, следующих на основании распоряжений или указаний о перемещении, изданных государственным властями страны порта высадки.

4.14.3 Рекомендуемая практика. Если государство порта отказало в высадке безбилетного пассажира, этому государству следует без неоправданной задержки уведомить государство флага судна, на котором перевозится безбилетный пассажир, о причинах отказа в высадке.

4.15 Расходы, связанные с возвращением и содержанием безбилетных пассажиров

4.15.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям государства, где был высажен безбилетный пассажир, следует обычно информировать судовладельца, на чьем

судне был обнаружен безбилетный пассажир, или его представителя, насколько это практически возможно, об уровне расходов, связанных с задержанием и возвращением безбилетного пассажира, если эти расходы должен нести судовладелец. Кроме того, государственным властям следует сводить такие расходы к минимуму, насколько это практически возможно и в соответствии с национальным законодательством, если такие расходы должен нести судовладелец.

4.15.2 Рекомендуемая практика. Период, в течение которого судовладельцы должны брать на себя расходы, связанные с содержанием безбилетного пассажира государственными властями государства, в котором был высажен безбилетный пассажир, следует сводить к минимуму.

4.15.3 Стандарт. Государственные власти, согласно национальному законодательству, рассматривают вопрос об уменьшении штрафов, налагаемых на суда, если капитан судна надлежащим образом заявил о наличии безбилетного пассажира соответствующим властям в порту захода и показал, что с целью не допустить получения безбилетным пассажиром доступа на судно были приняты все разумные предупредительные меры.

4.15.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям, в соответствии с национальным законодательством, следует рассмотреть вопрос о смягчении других санкций, которые иначе могли бы применяться, если судовладельцы сотрудничали с контролирующими властями, к удовлетворению этих властей, в принятии мер, направленных на предотвращение перевозки безбилетных пассажиров.

РАЗДЕЛ 5 – ПРИБЫТИЕ, НАХОЖДЕНИЕ И ОТПРАВЛЕНИЕ ГРУЗА И ДРУГИХ ПРЕДМЕТОВ

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельца, его агента или капитана судна.

А. Общие положения

5.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовыми властями принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки в порту, следует обеспечивать удовлетворительную организацию работы порта, а также следует часто пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживание и тому подобное, а также связанные с этим меры безопасности. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы могли быть приняты и выпущены, по мере возможности, в районе обработки судов.

5.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовыми властями принимать надлежащие меры с целью обеспечения удовлетворительной организации работы порта, с тем чтобы процедура обработки и очистки груза проходила без задержки. Эти меры должны охватывать все этапы с момента постановки судна для разгрузки и государственной таможенной очистки и, в случае необходимости, для складирования и переправки груза. Между грузовым складом и государственной таможенной зоной, которые должны находиться вблизи района разгрузки, должно быть обеспечено удобное и прямое сообщение и, где это возможно, должны иметься механизированные транспортные средства.

5.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует поощрять собственников и/или операторов морских грузовых терминалов оборудовать их помещениями для хранения специального груза (например, ценные товары, скоропортящиеся грузы, человеческие останки, радиоактивные и другие опасные грузы, а также живые животные); районы морских грузовых терминалов, в которых хранятся генеральные и специальные грузы и почтовые предметы до отправки морем или ввоза, следует постоянно охранять, чтобы предотвратить доступ посторонних лиц.

5.4 Стандарт. Договаривающееся правительство, которое продолжает требовать лицензии или разрешения на экспорт, импорт и перегрузку определенных видов грузов, устанавливает простые процедуры, позволяющие быстро получить и возобновить такие лицензии или разрешения.

5.5 Рекомендуемая практика. Когда характер партии груза может привлечь внимание различных учреждений, уполномоченных выполнять проверки, например таможенной и ветеринарной или санитарной служб, Договаривающимся правительствам следует предоставлять полномочия по выполнению требуемых процедур таможне или одному из других учреждений либо, если это неосуществимо, принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы очистка производилась одновременно в одном месте и с минимальной задержкой.

5.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует предусмотреть упрощенные процедуры быстрой очистки пакетов с подарками частным лицам и торговых образцов, не превышающих определенной ценности или качества, которые следует устанавливать на возможно высоком уровне.

V. Очистка груза

5.7 Стандарт. При условии соблюдения любых национальных запретов или ограничений и любых требуемых в порту мер безопасности или мер по предотвращению оборота наркотиков, государственные власти предоставляют первоочередность очистке живых животных, скоропортящихся товаров и других срочных грузов.

5.7.1 Рекомендуемая практика. С целью защиты качества товаров, ожидающих очистки, государственным властям в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами следует принимать все меры для обеспечения практичного, безопасного и надежного хранения товаров в порту.

5.8 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует облегчать временный допуск специализированного оборудования для обработки грузов, доставляемого на судах и используемого на берегу в портах захода, для погрузки, разгрузки и обработки груза.

5.9 Зарезервирован.

5.10 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обеспечить процедуры очистки груза на основе соответствующих положений Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур – пересмотренная Киотская конвенция – и относящихся к ней руководств.

5.10.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует рассмотреть вопрос о введении упрощенных процедур для уполномоченных лиц, позволяющих:

а) выпуск товаров по предоставлении минимальных сведений, необходимых для определения товаров, тщательного выявления и оценки риска в отношении таких

аспектов, как здоровье людей, безопасность и охрана, и разрешения на последующее заполнение окончательной декларации о товарах;

b) очистку товаров в помещении подателя декларации или другом месте, санкционированном соответствующей государственной властью; и

c) представление единой декларации о товарах для всего ввоза или вывоза в определенный период времени, если товары часто ввозятся или вывозятся тем же самым лицом.

5.11 Стандарт. Государственные власти ограничивают физическое вмешательство до минимума, необходимого для обеспечения соблюдения законодательства.

5.12 Рекомендуемая практика. В той мере, в какой позволяют ресурсы, государственным властям следует на основе надлежаще оформленной просьбы производить физический досмотр груза, если это необходимо, в пункте его погрузки в транспортное средство и во время погрузки либо на причале, либо, в случае пакетированного груза, в месте, где производятся погрузка и опломбирование контейнера.

5.13 Стандарт. Государственные власти обеспечивают, чтобы требования относительно сбора статистических данных существенно не снижали эффективности морских перевозок.

5.14 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует использовать системы электронного обмена информацией с целью получения информации для ускорения и упрощения процессов очистки.

5.14.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует стремиться быстро выполнять процедуру по транзиту товаров из другого государства, ожидающих погрузки.

С. Контейнеры и поддоны

5.15 Стандарт. При условии соблюдения своих соответствующих правил государственные власти разрешают временный допуск контейнеров и поддонов без уплаты таможенных пошлин или других налогов и сборов и облегчают их использование в морских перевозках.

5.16 Рекомендуемая практика. Государственным властям в своих правилах, упомянутых в Стандарте 5.15, следует предусмотреть принятие простой декларации о том, что временно ввезенные контейнеры и поддоны будут вывезены в сроки, установленные соответствующим государством.

5.17 Стандарт. Государственные власти разрешают вывоз контейнеров и поддонов, ввозимых на территорию какого-либо государства согласно положениям Стандарта 5.15, за пределы порта прибытия для очистки ввозимого груза и/или погрузки вывозимого груза в соответствии с упрощенными процедурами контроля и с использованием минимального количества документов.

5.18 Стандарт. Договаривающиеся правительства разрешают временный допуск составных частей контейнеров без уплаты таможенных пошлин и других налогов и сборов, когда эти части необходимы для ремонта контейнеров, разрешение на ввоз которых уже получено согласно положениям Стандарта 5.15.

D. Груз, не выгруженный в предполагаемом порту назначения

5.19 Стандарт. Если какой-либо груз, упомянутый в Декларации о грузе, не выгружается в предполагаемом порту назначения, государственные власти разрешают исправление Декларации о грузе и не налагают штрафов, если они убеждаются в том, что груз действительно не был погружен на судно или что если он был погружен, то его выгрузили в другом порту.

5.20 Стандарт. Если по ошибке или по другой обоснованной причине какой-либо груз был выгружен в ином порту вместо предполагаемого порта назначения, государственные власти облегчают переотправку его в место предполагаемого назначения. Это положение не относится к опасным, запрещенным или ограниченным в обращении грузам.

E. Ограничение ответственности судовладельца

5.21 Стандарт. Государственные власти не требуют от судовладельца внесения в коносамент или его копию особых сведений для использования этими властями, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

5.22 Стандарт. Государственные власти не считают судовладельца ответственным за представление или правильность документов, требуемых от импортера или экспортера в связи с очисткой груза, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

РАЗДЕЛ 6 – САНИТАРНЫЙ, ВЕТЕРИНАРНЫЙ И ФИТОСАНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

6.1 Стандарт. Государственные власти государства, не являющегося участником Международных медико-санитарных правил, стремятся применять те положения этих правил, которые относятся к международному судоходству.

6.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам, имеющим некоторые общие интересы в силу их медицинских, географических, социальных или экономических условий, следует заключать специальные соглашения в соответствии со статьей 85 Международных медико-санитарных правил в тех случаях, когда такие соглашения будут облегчать применение этих правил.

6.3 Рекомендуемая практика. В случаях, когда необходимы санитарные свидетельства или подобные документы для отправки некоторых животных, растений или продуктов животного или растительного происхождения, такие свидетельства и документы должны быть простыми и широко известными и Договаривающимся правительствам следует сотрудничать с целью стандартизации таких требований.

6.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует, когда это возможно, разрешать судну свободную практику по радио, если санитарные власти предполагаемого порта захода на основании сведений, полученных от судна до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни. По возможности, следует разрешать санитарным властям подниматься на борт до входа судна в порт.

6.4.1 Стандарт. Государственные власти стремятся к тому, чтобы заручиться содействием судовладельцев в обеспечении выполнения любых требований о

немедленном оповещении по радио санитарных властей порта назначения судна о случаях болезни на борту с целью облегчить обеспечение присутствия специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для выполнения санитарных формальностей по приходе судна.

6.5 Стандарт. Государственные власти принимают меры к тому, чтобы все бюро путешествий и другие соответствующие организации заблаговременно предоставляли отъезжающим пассажирам перечни прививок, требуемых государственными властями соответствующих стран, а также бланки свидетельств о прививках, соответствующие Международным медико-санитарным правилам. Для обеспечения единообразного признания государственные власти принимают все возможные меры к тому, чтобы делающий прививки персонал выдавал международные свидетельства о вакцинации и ревакцинации.

6.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обеспечивать в возможно большем числе портов оборудование и службы для проведения вакцинации и ревакцинации, равно как и для выдачи соответствующих международных свидетельств.

6.7 Стандарт. Государственные власти обеспечивают, чтобы санитарные меры и формальности предпринимались немедленно, осуществлялись без задержки и применялись без дискриминации.

6.8 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует иметь в возможно большем числе портов надлежащее оборудование и службы для осуществления санитарных, фитосанитарных и ветеринарных мер.

6.9 Стандарт. Для оказания срочной медицинской помощи членам экипажа и пассажирам предусматриваются, насколько это будет целесообразно и практически осуществимо, легкодоступные медицинские учреждения в возможно большем числе портов государства.

6.10 Стандарт. Исключая чрезвычайные случаи, представляющие серьезную опасность для здоровья населения, портовые санитарные власти по причине любой другой эпидемической болезни не лишают судно, которое не заражено или не подозревается в том, что заражено какой-либо карантинной болезнью, возможности производить выгрузку или погрузку груза, пополняться припасами, топливом или питьевой водой.

6.11 Рекомендуемая практика. Следует разрешать при определенных обстоятельствах перевозку морем животных, сырья животного происхождения, полуфабрикатов животного происхождения, продовольствия животного происхождения и подкарантинных продуктов растительного происхождения, если они сопровождаются карантинным свидетельством, форма которого утверждена соответствующими государствами.

РАЗДЕЛ 7 – РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Л. Закладные и другие виды обеспечений

7.1 Рекомендуемая практика. Когда государственные власти требуют от судовладельцев выдачи закладных или других видов обеспечений их ответственности на основании таможенных, иммиграционных, санитарных, фитосанитарных, ветеринарных и других законов и правил государства, упомянутые государственные власти должны разрешать, когда это возможно, выдачу единой всеобъемлющей закладной или иного вида обеспечения.

В. Время работы служб в портах

7.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обеспечить бесплатную работу своих служб в порту в течение обычного времени их работы. Государственным властям следует устанавливать обычное время работы своих служб в портах в соответствии с обычными периодами существенной нагрузки.

7.3 Стандарт. Договаривающиеся правительства принимают все практически возможные меры для организации обычных служб государственных властей в портах таким образом, чтобы избежать ненужной задержки судов после их прихода или по готовности их к отходу и до минимума сокращать время, необходимое для осуществления формальностей, при условии что государственные власти будут заблаговременно оповещаться о предполагаемом времени прихода или отхода судна.

7.4 Стандарт. Санитарные власти не взимают плату за любой медицинский осмотр или за любой дополнительный бактериологический или иной анализ, выполняемые в любое время дня и ночи, если такие осмотр или анализ требуются для выяснения состояния здоровья освидетельствуемого лица. Они также не взимают плату за досмотр судна в карантинных целях, за исключением досмотра судна для выдачи ему Свидетельства о дератизации или об освобождении от дератизации. Плата не взимается за производство любой прививки лицу, прибывающему судном, или за выдачу Свидетельства о вакцинации. Однако в тех случаях, когда требуется принятие других мер, кроме вышеуказанных, в отношении судна, его пассажиров или экипажа и за них санитарными властями взимается плата, такая плата устанавливается по единому тарифу, действующему на данной территории для всех лиц без различия их гражданства, domicilia или местожительства либо национальности, флага, места регистрации или собственности судна.

7.5 Рекомендуемая практика. Если службы государственных властей функционируют вне обычного времени их работы, упомянутого в Рекомендуемой практике 7.2, то им следует выполнять свои обязанности на условиях разумной платы, не превышающей фактической стоимости выполненных работ.

7.6 Стандарт. Если объем работы в порту вызывает необходимость в этом, государственные власти обеспечивают работу их служб по осуществлению формальностей в отношении груза и багажа независимо от их ценности и характера.

7.7 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует стремиться к достижению договоренностей, в силу которых одно правительство будет предоставлять другому правительству определенные благоприятные возможности до начала и во время рейса для проверки судов, пассажиров, членов экипажа, багажа, груза и документации для таможенных, иммиграционных, санитарных, фитосанитарных и ветеринарных целей, если такие действия облегчат осуществление формальностей по прибытии в порты такого государства.

С. Аварийная помощь

7.8 Стандарт. Государственные власти упрощают формальности, связанные с приходом и отходом судов, занятых в:

- работе по устранению последствий стихийных бедствий;
- спасении людей, терпящих бедствие в море, с целью предоставить этим людям безопасное место;
- операциях по борьбе с загрязнением или предотвращением загрязнения моря; или

- в других аварийных операциях, необходимых для повышения безопасности на море, охраны человеческой жизни на море, безопасности населения или защиты морской среды.

7.9 Стандарт. Государственные власти максимально облегчают формальности, связанные с въездом и очисткой лиц, груза, материала и оборудования, необходимых для использования в ситуациях, описанных в Стандарте 7.8.

7.10 Стандарт. Государственные власти предоставляют быструю таможенную очистку специальному оборудованию, необходимому для выполнения мер безопасности.

D. Национальные комитеты по упрощению формальностей

7.11 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся правительству следует, если оно сочтет такое действие необходимым и надлежащим, принять национальную программу упрощения формальностей на морском транспорте, основанную на требованиях упрощения, содержащихся в настоящем Приложении, а также обеспечить, чтобы задача его программы упрощения состояла в принятии всех практических мер для облегчения и ускорения передвижения судов, грузов, экипажей, пассажиров, почты и припасов, а также для устранения излишних препятствий и задержек.

7.12 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный национальный координирующий орган с целью поощрения принятия и осуществления мер по упрощению формальностей правительственными ведомствами, учреждениями и другими организациями, связанными с различными аспектами международного морского судоходства либо отвечающими за них, а также портовыми властями и судовладельцами.

Примечание. При образовании национального комитета по упрощению формальностей на морском транспорте или подобного национального координирующего органа Договаривающимся правительствам предлагается принимать во внимание руководство, изложенное в циркуляре FAL.5/Circ.2.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОПОЛНЕНИЙ

Дополнение 1 Формы ФАЛ ИМО

Дополнение 2 Формат письма, упомянутого в Стандарте 3.3.1

Дополнение 3 Форма, упомянутая в Рекомендуемой практике 4.6.2

**ДОПОЛНЕНИЕ I
ОБЩАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО**

		Приход	Отход
1.1 Название и описание судна		2. Порт прихода/отхода	3. Дата – время прихода/отхода
1.2 Номер ИМО			
1.3 Позывной сигнал			
4. Государство флага судна	5. Фамилия капитана	6. Последний/следующий порт захода	
7. Свидетельство о регистрации (порт, дата, номер)		8. Фамилия и контактная информация судового агента	
9. Валовая вместимость	10. Чистая вместимость		
11. Место стоянки судна в порту (у причала или на рейде)			
12. Краткие сведения о рейсе (предыдущие и последующие порты захода; подчеркнуть, где будет выгружен остающийся на борту груз)			
13. Краткое описание груза			
14. Количество членов экипажа судна (включая капитана)	15. Количество пассажиров	16. Замечания	
Прилагаемые документы (укажите количество экземпляров)			
17. Декларация о грузе	18. Декларация о судовых запасах		
19. Судовая роль	20. Список пассажиров	21. Требования судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков	
22. Декларация о личных вещах экипажа*	23. Морская санитарная декларация*		

24. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

Для использования официальными властями

Форма 1
ФАЛ ИМО

* Только по приходе судна.

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О ГРУЗЕ

		Приход	Отход	Стр. №
1.1 Название судна		2. Порт составления декларации		
1.2 Номер ИМО				
1.3 Позывной сигнал				
3. Государство флага судна	4. Фамилия капитана	5. Порт погрузки/порт выгрузки		
№ коносамента* Конвенция по облегчению международного морского судоходства	6. Маркировочные знаки и серийные номера	7. Число мест и вид упаковки; описание грузов или, если имеется, код ГС	8. Вес брутто	9. Данные об обмере

Форма 2
ФАЛ ИМО

--	--	--	--

10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

* № транспортного документа.

Укажите также первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по документу смешанной перевозки или по сквозным коносаментам.

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О СУДОВЫХ ПРИПАСАХ

		Приход	Отход	Стр. №
Конвенция по облегчению международного морского судоходства	1.1 Название судна	2. Порт прихода/отхода	3. Дата прихода/отхода	
	1.2 Номер ИМО			
	1.3 Позывной сигнал			
	4. Государство флага судна	5. Последний/следующий порт захода		
	6. Количество лиц на судне	7. Время стоянки	8. Место хранения	
	9. Наименование продукта	10. Количество	11. Для использования официальными властями	

Форма 3
ФАЛ ИМО

12. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О ЛИЧНЫХ ВЕЩАХ ЭКИПАЖА

				Стр. №
1.1 Название судна		2. Личные вещи экипажа, не подлежащие освобождению от таможенных пошлин и сборов или подлежащие запрещениям и ограничениям*		
1.2 Номер ИМО				
1.3 Позывной сигнал				
3. Государство флага судна				
4. №	5. Фамилия, имена	6. Звание или должность		7. Подпись

**Конвенция по
облегчению
международного
морского
судоходства**

Форма 4
ФАЛ ИМО

8. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

* Например, вина, спиртные напитки, сигареты, табак и т.п.

СУДОВАЯ РОЛЬ ИМО

**Конвенция по
облегчению
международного
морского
судоходства**

			Приход	Отход	Стр. №
1.1 Название судна			2. Порт прихода/отхода		3. Дата прихода/отхода
1.2 Номер ИМО					
1.3 Позывной сигнал					
4. Государство флага судна			5. Последний порт захода		6. Род и номер документа, удостоверяющего личность (паспорт моряка)
7. №	8. Фамилия, имена	9. Звание или должность	10. Гражданство	11. Дата и место рождения	

Форма 5
ФАЛ ИМО

12. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

СПИСОК ПАССАЖИРОВ ИМО

	Приход	Отход						Стр. №
Конвенция по облегчению международ- ного морского судоходства	1.1 Название судна 1.2 Номер ИМО 1.3 Позывной сигнал		2. Порт прихода/отхода			3. Дата прихода/отхода		
	4. Гражданство флага судна							
	5. Фамилия, имена	6. Гражданство	7. Дата и место рождения	8. Тип документа, удостоверяющего личность	9. Серийный номер документа, удостоверяющего личность	10. Порт посадки	11. Порт высадки	12. Транзитный пассажир или нет
Форма 6 ФАЛ ИМО								

10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава

МАНИФЕСТ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

НОМЕР СТРАНИЦЫ (напр., стр. 5 из 7)

(Согласно требованиям правил 4.5 и 7–2.2 главы VII Конвенции СОЛАС 1974 года, правил 4.3) Приложения III к МАРПОЛ 73/78 и пункта 5.4.3.1 главы 5.4 МКМПОГ)

НАЗВАНИЕ СУДНА
НОМЕР РЕЙСА
ПОЗЫВНОЙ СИГНАЛ

НОМЕР ИМО
ПОРТ ПОГРУЗКИ

ГОСУДАРСТВО ФЛАГА СУДНА
ПОРТ ВЫГРУЗКИ

ФАМИЛИЯ КАПИТАНА
СУДОВОЙ АГЕНТ

Регистрационный номер	Маркировочные знаки и номера Коды контейнеров Рег. номера транспортных средств	Число мест и вид упаковки	Надлежащее отгрузочное наименование	Класс	Номер ООН	Группа упаковки	Дополнительная(ые) опасность(и)	Температура вспышки (в °С, з.т)	Загрязнитель моря	Масса (кг) Брутто/Нетто	Аварийная карточка	Место размещения на судне

ПОДПИСЬ АГЕНТА _____
МЕСТО И ДАТА _____

ПОДПИСЬ КАПИТАНА _____
МЕСТО И ДАТА _____

Форма 7 ФАЛ ИМО

ДОПОЛНЕНИЕ 2

ПРИБЫТИЕ И ОТБЫТИЕ ЛИЦ

Возможный формат сопроводительного письма, упомянутого в Стандарте 3.3.1

От: Иммиграционный или соответствующий орган: [название]
Порт/аэропорт: [название]
Государство: [название]
Телефон:
Телекс:
Факс:

Кому: Иммиграционный или соответствующий орган: [название]
Порт/аэропорт: [название]
Государство: [название]

Настоящим направляем фотокопию сфабрикованного/поддельного/фальшивого паспорта удостоверения личности

Номер документа:

Государство, от имени которого выдан документ:

Вышеупомянутый документ использовался липом, заявляющим о себе следующее:

Фамилия:

Имя (имена):

Дата рождения:

Место рождения:

Гражданство:

Место жительства:

Фотография,
если она
имеется

Данное лицо прибыло [дата] в порт [название] на судне, которое вышло из [город и государство]... [дата] [номер рейса...].

Обладателю документа было отказано во въезде в [название государства], и судовладельцу, доставившему его, были даны указания отправить пассажира с территории данного государства рейсом судна/авиарейсом [номер рейса], отбывающим/вылетающим [дата и время] из [название аэропорта/порта].

Вышеуказанный документ потребуется в качестве доказательства при судебном преследовании обладателя документа, и он был изъят. Поскольку данный документ является собственностью государства, от имени которого выдан документ, он после судебного преследования будет возвращен соответствующим органам...

В соответствии с положениями Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками последнему государству, в котором ранее находилось лицо и откуда оно недавно прибыло, предлагается принять его для повторной проверки после того, как ему был запрещен въезд в другое государство.

Дата:

Фамилия и подпись официального лица:

Должность:

Название иммиграционного или другого соответствующего органа:

(Внимание! Данный документ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ документом, удостоверяющим личность)

ДОПОЛНЕНИЕ 3

**Форма сведений о безбилетном пассажире, упомянутая
в Рекомендуемой практике 4.6.2**

ДАННЫЕ О СУДНЕ	<i>Тип документа, удостоверяющего личность, например, Паспорт №,</i>
<i>Название судна:</i>	<i>Удостоверение личности № или Книжка моряка №:</i>
<i>Номер ИМО:</i>	<i>Если имеется:</i>
<i>Флаг:</i>	<i>Когда выдан:</i>
<i>Компания:</i>	<i>Где выдан:</i>
<i>Адрес компании:</i>	<i>Дата истечения срока действия:</i>
	<i>Кем выдан:</i>
<i>Агент в следующем порту:</i>	<i>Фотография безбилетного пассажира:</i>
<i>Адрес агента:</i>	
<i>IRCS (международные радиопозывные):</i>	
<i>Номер Инмарсам:</i>	
<i>Порт регистрации:</i>	
<i>Фамилия капитана:</i>	
СВЕДЕНИЯ О БЕЗБИЛЕТНОМ ПАССАЖИРЕ	
<i>Дата/время обнаружения на судне:</i>	<i>Общий словесный портрет безбилетного пассажира:</i>
<i>Место посадки:</i>	
<i>Страна посадки:</i>	
<i>Дата/время посадки:</i>	
<i>Предполагаемый конечный пункт:</i>	
<i>Заявленные причины посадки на судно*:</i>	
<i>Фамилия:</i>	
<i>Имя:</i>	
<i>Имя, под которым это лицо известно:</i>	
<i>Пол:</i>	
<i>Дата рождения:</i>	<i>Первый язык:</i>
<i>Место рождения:</i>	<i>Говорит:</i>
<i>Заявляемая национальность:</i>	<i>Читает:</i>
<i>Домашний адрес:</i>	<i>Пишет:</i>
<i>Страна проживания:</i>	<i>Другие языки:</i>
	<i>Говорит:</i>
	<i>Читает:</i>
	<i>Пишет:</i>

* Если безбилетный пассажир объявляет себя беженцем или лицом, ищущим убежище, эта информация считается конфиденциальной в такой степени, в какой это необходимо для обеспечения личной безопасности безбилетного пассажира.

Прочие сведения:

1) Способ посадки на судно с указанием других причастных лиц (например, члены экипажа, портовые рабочие, и т.д.), а также место, где прятался безбилетный пассажир на судне – среди груза/в контейнере или в помещениях судна:

2) Описание вещей безбилетного пассажира:

3) Заявление, сделанное безбилетным пассажиром:

4) Заявление, сделанное капитаном судна (включая любые замечания о степени достоверности информации, представленной безбилетным пассажиром):

Дата(ы) опроса:

Подпись безбилетного пассажира:

Подпись капитана:

Дата:

Дата:

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ
ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА
1965 ГОДА**

(вступили в силу 15 мая 2010 года)

РЕЗОЛЮЦИЯ ФАЛ.10 (35)
(Принята 16 января 2009 года)

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ,

Ссылаясь на статью VII (2) (а) Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции, способ приготовления для того, чтобы исправить Приложение к Соглашению,

Ссылаясь далее на функции, которые Конвенция возлагает на Комитет по упрощению формальностей в рассмотрении и принятии поправок к Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей 35-й сессии поправки в Приложение к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VII (2) (а),

1. ПРИНИМАЕТ, в соответствии со статьей VII (2) (а) Конвенции, поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VII (2) (б) Конвенции, что поправки вступают в силу 15 мая 2010 года, если до 15 февраля 2010 года, по крайней мере, одна треть Договаривающихся правительств Конвенции не уведомит Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки;

3. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей VII (2) (а) Конвенции, информировать о поправках, содержащихся в приложении, все Договаривающиеся правительства;

4. ДАЛЕЕ ПРОСИТ Генерального секретаря уведомить все подписавшие правительства о принятии и вступлении в силу указанных поправок.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Поправки к Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года

Раздел 2 – Приход, стоянка и отход судна

В. Содержание и назначение документов

1. В Рекомендуемой практике 2.2.2. после слов «• государство флага судна» добавляется следующий новый текст: «• номер рейса».

2. В Рекомендуемой практике 2.3.1 (а) после слов «• позывной сигнал» добавляется следующий новый текст: «• номер рейса».

3. В Рекомендуемой практике 2.3.1 (b) после слов «• позывной сигнал» добавляется следующий новый текст: «• номер рейса».

4. В Стандарте 2.6.1 после слов «• позывной сигнал» добавляется следующий новый текст: «• номер рейса».

5. Существующий Стандарт 2.6.3 удаляется и заменяется следующими словами: «2.6.3. Не применяется».

6* Существующая Рекомендуемая практика 2.6.4 удаляется и заменяется следующим:

«2.6.4. Рекомендуемая практика. В тех случаях, когда судно, работающее по расписанию, заходит в один и тот же порт по меньшей мере один раз в течение 14 дней, и когда в составе его экипажа произошли незначительные изменения, государственным властям обычно не следует требовать представления новой полной Судовой роли, а принимать имеющуюся Судовую роль с отмеченными изменениями».

* Поправка включена Секретариатом.

7. Существующая Рекомендуемая практика 2.7.1 удаляется и заменяется следующими словами: «2.7.1. Не применяется».

8. В Рекомендуемой практике 2.7.3 после слов «• государство флага судна» добавляется следующий новый текст: «• номер рейса».

9. В Рекомендуемой практике 2.7.3 удаляется следующий текст:

«• тип документа, удостоверяющего личность, предъявленного пассажиром

• серийный номер удостоверяющего личность документа»

и заменяется следующим новым текстом:

«• тип удостоверения личности или проездного документа, предъявленного пассажиром

• серийный номер удостоверения личности или проездного документа».

10. В Стандарте 2.8.1 слова «• справка о рейсе» заменяются словами: «• номер рейса».

11. В конце Стандарта 2.8.1, после слов «• место размещения на судне» добавляется новый текст следующего содержания: «• Дополнительная информация».

Раздел 3. Прибытие и отбытие лиц

А. Требования и процедуры при приходе и отходе

12. Второе предложение Стандарта 3.3.6 после слов «ответственных за расходы» дополняется словами: «за пребывание и».

13. Существующий Стандарт 3.10 удаляется и заменяется следующим новым текстом:

«3.10. Стандарт. Основным документом, предоставляющим государственным властям сведения об отдельном члене экипажа при приходе и отходе судна, служит паспорт или удостоверяющий личность документ, выданные на основании

соответствующих конвенций МОТ, либо иное действительное и должным образом признанное удостоверение личности моряка».

V. Меры по облегчению процедуры досмотра пассажиров, членов экипажа и багажа

14. Стандарт 3.14 после слов «допуска лиц» дополняется словом «присутствующих».

15. Существующий Стандарт 3.15 удаляется и заменяется следующим новым текстом:

«3.15 Рекомендуемая практика. Государственные власти не будут налагать на судовладельцев необоснованные или непропорциональные штрафы в том случае, если какой-либо подконтрольный документ пассажира будет признан государственными властями не отвечающим требованиям, или если по этой причине пассажир не может быть допущен на территорию государства».

D. Облегчение формальностей для судов, совершающих круизные рейсы, и их пассажиров

16. Существующий стандарт 3.21 удаляется и заменяется следующим новым текстом:

«3.21. Рекомендуемая практика. Для круизных судов Общая декларация, Список пассажиров и Судовая роль требуются только в первом порту захода и в последнем порту отхода из любой страны, если в условиях рейса не произошло никаких изменений».

17. Существующая Рекомендуемая практика 3.35 удаляется и заменяется следующими словами: «3.35. Не применяется».

Дополнение I – Формы ФАЛ ИМО

18. Существующие Формы ФАЛ ИМО удаляются и заменяются следующими:

ФОРМА 1
ФАЛ ИМО

ОБЩАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО

Приход Отход

1.1. Название и тип судна		1.2. Номер ИМО	
1.3. Позывной сигнал		1.4. Номер рейса	
2. Порт прибытия/убытия		3. Дата и время прибытия/убытия	
4. Государство флага судна	5. Фамилия капитана	6. Последний/следующий порт захода	
7. Свидетельство о регистрации (порт, дата, номер)		8. Фамилия и контактная информации судового агента	
9. Валовая вместимость	10. Чистая вместимость		
11. Место стоянки судна в порту (у причала или на рейде)			
12. Краткие сведения о рейсе (предыдущие и последующие порты захода; подчеркнуть, где будет выгружен остающийся на борту груз)			
13. Краткое описание груза			
14. Количество членов экипажа	15. Количество пассажиров	16. Замечания	
Прилагаемые документы (укажите количество документов)			
17. Декларация о грузе	18. Декларация о судовых припасах		
19. Судовая роль	20. Список пассажиров	21. Требования судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков	
22. Декларация о личных вещах экипажа	23. Морская санитарная декларация		
24. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава			

Для официального использования

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О ГРУЗЕ

№ коносамента*

Приход Отход Стр. №

1.1. Название судна		1.2. Номер ИМО	
1.3. Позывной сигнал		1.4. Номер рейса	
2. Порт составления декларации		3. Государство флага судна	
4. Фамилия капитана		5. Порт погрузки/порт выгрузки	
6. Маркировочные знаки и номера	7. Число мест и вид упаковки; описание грузов или, если имеется, код ГС	8. Вес брутто	9. Данные об обмере
10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава			

* № транспортного документа. Укажите также первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по документу смешанной перевозки или по сквозным коносаментам.

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О СУДОВЫХ ПРИПАСАХ

Приход Отход Стр. №

1.1. Название судна		1.2. Номер ИМО	
1.3. Позывной сигнал		1.4. Номер рейса	
2. Порт прихода / отхода		3. Дата прихода/отхода	
4. Государство флага судна		5. Последний/следующий порт захода	
6. Количество лиц на борту судна		7. Время стоянки	
8. Название продукта	9. Количество	10. Место хранения	9. Для официального использования
10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава			

ДЕКЛАРАЦИЯ ИМО О ЛИЧНЫХ ВЕЩАХ ЭКИПАЖА

					Стр. №
1.1. Название судна			1.2. Номер ИМО		
1.3. Позывной сигнал			1.4. Номер рейса		
2. Государство флага судна					
3. №	4. Фамилия, имя	5. Должность	6. Личные вещи, не подлежащие освобождению от таможенных пошлин и сборов, или подлежащие запрещениям и ограничениям*		7. Подпись
8. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава					

* Например, вина, спиртные напитки, сигареты, табак и т.п.

СУДОВАЯ РОЛЬ ИМО

				Приход		Отход		Стр. №
1.1. Название судна			1.2. Номер ИМО					
1.3. Позывной сигнал			1.4. Номер рейса					
2. Порт прихода/отхода			3. Дата прихода/отхода					
4. Государство флага судна			5. Последний порт захода					
6. №	7. Фамилия, имя	8. Должность	9. Гражданство	10. Дата и место рождения	11. Тип и номер документа, удостоверяющего личность			
12. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава								

СПИСОК ПАССАЖИРОВ ИМО

1.1. Название судна		1.2. Номер ИМО		Приход	Отход	Стр. №	
1.4. Номер рейса		2. Порт прихода/отхода		3. Дата прихода/отхода		4. Государство флага судна	
5. Фамилия, имя	6. Гражданство	7. Дата и место рождения	8. Тип документа, удостоверяющего личность или проездного документа	9. Серийный номер документа, удостоверяющего личность	10. Порт посадки	11. Порт высадки	12. Транзитный пассажир или нет
13. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава							

МАНИФЕСТ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ИМО

(Согласно требованиям правил 4.5 и 7–2.2 главы VII Конвенции СОЛАС 1974 года, правил 4.3 Приложения III к МАРПОЛ 79/78 и пункта 5.4.3.1 главы 5.4 МКМПОГ)

												Стр. №
1.1 Название судна				1.2 Номер ИМО				1.3 Позывной сигнал				
1.4 Номер рейса			2. Государство флага			3. Порт погрузки			4. Порт выгрузки			
5. Регистрационный номер	6. Маркировочные знаки и номера, коды контейнеров, рег. номера транспортных средств	7. Число мест и вид упаковки	8. Отгрузочное наименование	9. Класс	10. Номер ООН	11. Группа упаковки	12. Дополнительная опасность(ти)	13. Температура вспышки (в °С, з.т)	14. Загрязнитель моря	15. Масса (кг) брутто/нетто	16. Аварийная карточка	17. Место размещения на судне
Дополнительная информация												
18.1. Фамилия капитана						19.1. Судовой агент						
18.2. Место и дата						19.2. Место и дата						
Подпись капитана						19.3. Подпись агента						