

ΟΝΟΜΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΙΣΧΥΟΣ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ	P.POSKG.D.01_1	01/01/2021

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΚΔΟΣΕΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Η συγκεκριμένη Διαδικασία περιγράφει την διαδικασία και ενέργειες για την προετοιμασία άφιξης ενός πλοίου
ΕΚΔΟΤΗΣ	ΤΑΣΟΣ ΠΕΤΡΟΥ
ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ	ΤΑΣΟΣ ΠΕΤΡΟΥ
ΕΓΚΡΙΣΗ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΡΟΛΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	Τμήμα Operations ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
---	------------------------------

ΤΕΛΙΚΗ ΕΓΚΡΙΣΗ	ΑΠΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ	
	Φίλιππος Κωστόπουλος		YES ☒	NO ☐
	Βάντα Κωστοπούλου		YES ☒	NO ☐

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ
Ορισμοί
Περιγραφή της Διαδικασίας
Παράρτημα Flow Chart

ΟΡΙΣΜΟΙ
Κίνηση : ένα container που εκφορτώνεται ή φορτώνεται ή μετατοπίζεται εντός πλοίου θεωρείτε μια κίνηση).
Σύνολο Κινήσεις :container εκφόρτωσης + container φόρτωσης

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

ΒΗΜΑ 1^ο Συλλογή πληροφοριών άφιξης (ETA) πλοίου

Για κάθε άφιξη ενός πλοίου, είτε πρόκειται για προγραμματισμένη άφιξη στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου κυκλικού ταξιδιού που εξυπηρετεί τακτική γραμμή είτε πρόκειται για μεμονωμένη ή έκτακτη άφιξη, συλλέγουμε πληροφορίες για την προβλεπόμενη άφιξη του (ETA / Estimated Time of Arrival) .

Λόγω των ιδιοτήτων του λιμένος Θεσσαλονίκης η έναρξη συλλογής ,έστω και πρώιμης, γίνεται πολλές φορές 10 ημέρες πριν την άφιξη του για προγραμματισμένες αφίξεις έχοντας ως πρώτο στοιχείο άφιξης τον μακροπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό αφίξεων της ναυτιλιακής γραμμής .

Ανάλογα με την ναυτιλιακή γραμμή το δρομολόγιο του πλοίου (feeder-mother vessel) τις συμμαχίες της και άλλους παράγοντες η ναυτιλιακή γραμμή δημοσιεύει μακροπρόθεσμο σχεδιασμό (LTS “Long term schedule”) που μπορεί να φτάσει τους 6 μήνες αλλά και μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό που συνήθως είναι για από 1 έως 2 μήνες.

Οι τρόποι και πηγές των πληροφοριών ποικίλουν, είναι οι κοινές πρακτικές που χρησιμοποιούν όλες οι ναυτιλιακές γραμμές / πρακτορεία / πλοιοκτήτες κτλ, αλλά και ατομικές πρακτικές που ανακαλύφθηκαν και χρησιμοποιούνται εμπειρικά .

Αντλούμε πληροφορίες με τους κάτωθι τρόπους:

- Από το μακροπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό της εκάστοτε Ναυτιλιακής γραμμής που μας έχει κοινοποίηση. Καθημερινά μας αποστέλλεται στο email το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα των τακτικών γραμμών (service) όπου συνήθως είναι για αφίξεις των επόμενων 30-40 ημέρων. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ.2)

Εναλλακτικά μπορούμε να επισκεφθούμε την ιστοσελίδα της εκάστοτε ναυτιλιακής γραμμής.

- Πολλές φορές υπάρχει διαφορά στο πρόγραμμα της ναυτιλιακής γραμμής με την πραγματική θέση και κατάσταση του πλοίου . Επομένως χρησιμοποιούμε και άλλες πηγές πληροφοριών όπως **α)** την ιστοσελίδα marine traffic, όπου βλέπουμε σε πραγματικό χρόνο την θέση του πλοίου και με την εμπειρία που θα ακολουθήσει ως χρήστης μπορεί να υπολογίσει την πιθανή άφιξη του πλοίου. **β)** επικοινωνούμε (με email ή τηλεφωνικός ή άλλες ηλεκτρονικές εφαρμογές) με τους πράκτορες στα προηγούμενα λιμάνια για να μάθουμε τις προοπτικές τους και τους πιθανούς χρόνους άφιξης/έναρξης εργασιών/πέρας εργασιών/απόπλου ώστε να υπολογίσουμε την προβλεπόμενη άφιξη του **γ)** επικοινωνούμε (με email ή τηλεφωνικός ή άλλες ηλεκτρονικές εφαρμογές) με τον υπεύθυνο της ναυτιλιακής γραμμής για το συγκεκριμένο service / πλοίο για να αντλήσουμε επικαιροποιημένες πληροφορίες , οι οποίες τυχόν δεν έχουν δημοσιευτεί στην ηλεκτρονική σελίδα τους ακόμα **δ)** επικοινωνούμε (με email ή τηλεφωνικός ή άλλες ηλεκτρονικές εφαρμογές) με τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να μας ενημερώσει για την θέση που βρίσκεται και για τις προβλέψεις που έχει (πιθανούς χρόνους άφιξης/έναρξης εργασιών/πέρας εργασιών/απόπλου) για το λιμάνι που βρίσκεται ή πρόκειται να καταπλεύσει. Να μας πληροφορήσει για την προβλεπόμενη άφιξη του στην Θεσσαλονίκη σύμφωνα με τα δεδομένα που έχει (τις ανωτέρω προβλέψεις) , τις καιρικές συνθήκες που τυχόν συνάντηση βάση δελτίου καιρού, τις οδηγίες που έχει για την ταχύτητα του πλοίου στο ταξίδι του έως στο λιμάνι μας **ε)** επίσκεψη στην ιστοσελίδα του λιμανιού (συνήθως του τελευταίου πριν την Θεσσαλονίκη), που εργάζεται το πλοίο ή πρόκειται να εργαστεί για να συλλέξουμε και από εκεί πληροφορίες

Οι παραπάνω τρόποι χρησιμοποιούνται όλοι, μεμονωμένα ή και συνδυαστικά ανάλογα με την περίπτωση και όχι απαραίτητα με την ίδια σειρά.

Τα τελευταία χρόνια στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταπλέουν αποκλειστικά πλοία της γραμμής EMES. Επομένως όσον αφορά πλοία των ναυτιλιακών γραμμών ARKAS LINE , YANG MING , TARROS , που τυχόν θα καταπλεύσουν στο λιμάνι μας

στο μέλλον θα χρησιμοποιηθούν οι ίδιοι τρόποι συλλογής πληροφοριών με τις μόνες διαφορές , επιλέγουμε την εκάστοτε ιστοσελίδα για το επίσημο πρόγραμμα αφίξεων ανάλογα με την γραμμή και επικοινωνούμε με τον ανάλογο υπεύθυνο της ναυτιλιακής για το εκάστοτε service.

ΒΗΜΑ 2ο Προαναγγελία άφιξης πλοίου (CALINF) στον ΟΛΘ και κοινοποίηση στους ενδιαφερόμενους

Σύμφωνα με τον κανονισμό της ΟΛΘ , το ναυτικό πρακτορείο που πρακτορεύει το πλοίο (με ορολογία κατά την ΟΛΘ και εφεξής ο Πρωτεύον Πράκτορας) 10 ημέρες πριν την προβλεπόμενη άφιξη του πλοίου (εφεξής ETA) πρέπει να αποστέλλει στην ΟΛΘ προαναγγελία άφιξης για το συγκεκριμένο πλοίο/ταξίδι, το επονομαζόμενο CALINF (Call Information).

Ουσιαστικά το CALINF είναι ένα αρχείο xml όπου μπορούμε να το δημιουργήσουμε κατά επιλογήν και πάντα σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει η ΟΛΘ, α) στα τοπικά συστήματα των ναυτικών πρακτορείων ή και ναυτιλιακών γραμμών , β) μέσα στον ιστότοπο της ΟΛΘ. Επιλογή μας πάγια είναι η 2η διότι θεωρείτε προς το παρόν η λιγότερη χρονοβόρα και αυτήν θα περιγράψουμε στο εγχειρίδιο .

Το xml μήνυμα αυτό περιέχει στοιχεία κλειδιά για να ανοίξει ηλεκτρονικά στην βάση δεδομένων του πληροφοριακού συστήματος του Σ.ΕΜΠΟ (TOS) η «άφιξη» του συγκεκριμένου πλοίου/ταξίδι .

Με την αποδοχή του μηνύματος από την ΟΛΘ ανοίγει αυτόματα η πύλη του Σ.ΕΜΠΟ συστημικά για τις εναποθέσεις των φορτίων για το συγκεκριμένο πλοίο/ταξίδι .

Επομένως η αποστολή και αποδοχή του CALINF είναι η μοναδική προϋπόθεση για να υποδεχθεί το TOS τα μηνύματα xml αποθέσεων (corpra1) και τα μηνύματα xml εκφόρτωσης / φόρτωσης (corpra2).

Στο αρχείο αυτό θα πρέπει να περιέχει: τα στοιχεία του πλοίου (όνομα / σημαία / κοχ / κκχ / μήκος /ιμο / λιμάνι νηολόγησης) το όνομα του πλοίαρχου , η προβλεπόμενη ημερομηνία και ώρα κατάπλου (ETA) , ο κωδικός ταξιδιού (πρέπει να είναι μοναδικός) , ο κωδικός ταξιδιού in , ο κωδικός ταξιδιού out, κωδικός in/out δρομολογίου και άλλα δευτερεύουσας σημασίας.

Τα κύρια στοιχεία κλειδιά που είναι απαραίτητα για να αντιστοιχιστούν με το συγκεκριμένο πλοίο/ταξίδι τα μηνύματα αποθέσεων και μηνύματα εκφόρτωσης/φόρτωσης είναι : όνομα πλοίου , ο κωδικός ταξιδιού , η ημερομηνία και ώρα κατάπλου (ETA), κωδικός in/out δρομολογίου.

Αυτά τα στοιχεία κλειδιά επίσης είναι απαραίτητα για να αντιστοιχιστούν στο TOS αργότερα τα αρχεία (edi) των πλάνων εκφόρτωσης/φόρτωσης που θα στείλουμε.

Το CALINF κοινοποιείτε με email από τον Πρωτεύοντα Πράκτορα στους partners / box operators και σε κάθε ενδιαφερόμενο εντός της ARKAS GROUP (εφεξής Δευτερεύοντες Πράκτορες).

Συμπερασματικά, το CALINF ‘ανοίγει’ την πύλη για τις εναποθέσεις φορτίων , αντιστοιχίζει με τα στοιχεία κλειδιά τα xml μηνύματα απόθεσης /εκφόρτωσης /φόρτωσης και τα πλάνα εκφόρτωσης/φόρτωσης (edi) με το πλοίο/ταξίδι στο πληροφοριακό σύστημα του Σ.ΕΜΠΟ (TOS)

(Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ.3-12)

ΒΗΜΑ 3ο Υπολογισμός cut-off time απόθεσης – ενημέρωση ενδιαφερόμενων & φορέων καθημερινά για ETA/ETB/Cut-off

Μετά την έκδοση του calinf και την κοινοποίηση του στους Δευτερεύοντες Πράκτορες , μπορούν όλοι να εκδίδουν τα εισιτήρια για την εναπόθεση των container στους χώρους του Σ.ΕΜΠΟ καθώς πλέον το λιμάνι μπορεί να τα υποδεχθεί.

Τα χρονικά περιθώρια για την εναπόθεση, το επονομαζόμενο cut-off ,είναι έως και 24 ώρες πριν την προβλεπόμενη ημερομηνία/ώρα πλεύρισης ή έναρξης εργασιών (εφεξής ETB - Estimated Time of Berthing) . Στο περιθώριο αυτό δεν υπολογίζονται οι ημέρες και ώρες όπου η κεντρική πύλη του Λιμένος είναι κλειστή λόγω ωραρίου του τελωνείου (καθημερινά κλειστή 22:00 με 07:00). Δεν υπολογίζονται επίσης οι ημέρες/ώρες υπερωριακής χρέωσης στις εργασίες ξηράς Σ.ΕΜΠΟ (Σάββατο μετά τις 15:00, Κυριακές και Αργίες) διότι δεν τις επιλέγουν οι πελάτες για εναποθέσεις λόγω αυξημένου κόστους . Θα ακολουθήσουν παρακάτω ανάλογες περιπτώσεις.

Ο υπολογισμός του cut-off είναι δύσκολος, πολύπλοκος και δυναμικός διότι από την έναρξη των εναποθέσεων 10 ημέρες πριν την πρώτη προβλέψει του ETA του πλοίου το ETB αλλάζει καθημερινά διότι όπως είναι φυσικό αλλάζουν καθημερινά και οι προβλέψεις του ETA. Επίσης, ακόμα και εάν έχουμε καλή και ξεκάθαρη πρόβλεψη ETA, λόγω συνθηκών συνωστισμού από πλοία στο λιμάνι η πρόβλεψη για πλευρίση και έναρξη εργασιών (ETB) να μην είναι ξεκάθαρη. Επομένως χρειάζεται καθημερινά έλεγχος/έρευνα και επανυπολογισμός .

Στην περίπτωση, 10ημερών πριν:

ETA 19/3/2021 06:00.Επειδή δεν γνωρίζουμε τόσες ημέρες πριν τις πραγματικές συνθήκες του λιμανιού κατά την άφιξη του θεωρούμε πλευρίση και έναρξη εργασιών (ETB) με την άφιξη, επομένως ορίζεται ως cut-off time η 17/03/21 21:00 (24 ώρες πριν το ETB + υπολογίζοντας/αφαιρώντας και το διάστημα που είναι η πύλη του τελωνείου κλειστεί) . Καθημερινά κάνουμε ελέγχους/υπολογισμούς , ανανεώνουμε το cut-off ανάλογα και ενημερώνουμε τους ενδιαφερομένους.

Στην περίπτωση, 2 ημερών πριν:

ETA 19/3/2021 12:00 .Επειδή είμαστε πολύ πιο κοντά στην άφιξη μπορούμε να έχουμε καλύτερη πληροφόρηση από το πλοίο σχετικά με το ETA και από το λιμάνι καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με το etb (παίρνουμε από το λιμάνι καθημερινή ενημέρωση) , επομένως οι υπολογισμοί μας θα είναι πιο κοντά στην πραγματικότητα . Εάν έχουμε από το λιμάνι πληροφόρηση για πιθανή πλευρίση με την άφιξη και έναρξη εργασιών άμεσα δηλαδή etb 19/3/2021 12:00 το cut-off γίνεται 18/3/2021 12:00 (που είναι 24 ώρες καθαρά)

Στην περίπτωση, 1 ημέρα πριν:

ETA 19/3/2021 12:00 και έχουμε την πληροφορία από το λιμάνι ότι δεν θα πλευρίσει το πλοίο με την άφιξη αλλά πρόβλεψη για ETB 20/3/21 21:00 με έναρξη εργασιών άμεσα, εδώ το cut-off μεταφέρεται για τις 19/3/2021 21:00 .

Δύσκολες/περίπλοκες περιπτώσεις:

α) Για εκτιμώμενες πλευρίσεις (ETB) στο διάστημα από Κυριακή 15:00 έως και Τρίτη 07:00 το cut-off είναι το ίδιο, Σάββατο 15:00 σπάνιο αλλά μπορεί να διαχειριστεί : εάν για ETB Κυριακής βράδυ ή Δευτέρας σε όλες τις ώρες επιθυμούν πελάτες να εναποθέσουν φορτία Σάββατο απόγευμα (μετά τις 15:00) ή Κυριακή (έως τις 15:00) σε καθεστώς υπερωρίας, τότε από την προηγούμενη εργάσιμη (Παρασκευή έως 15:00) θα πρέπει να ενημερωθεί η ΟΛΘ για να υπάρχει η ανάλογη επάνδρωση στα μηχανήματα του Σ.ΕΜΠΟ. Εδώ το cut-off έχει άλλη δυναμική . **β)** στην περίπτωση όπου μετά από έρευνες μας ή και βάση των πληροφοριών από την ΟΛΘ έχουμε το φαινόμενο (είναι πολύ συχνό) μαζί με το πλοίο μας να καταπλέουν και άλλα πλοία την ίδια ημέρα σε κοντινές ή ίδιες ώρες , το ETB θα είναι γνωστό μόνο μερικές ώρες πριν την άφιξη του ή κατά την άφιξη του πλοίου μας βλέποντας την σειρά άφιξης . Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει άλλη λύση από το να ορίσουμε το cut-off θεωρώντας ότι το πλοίο μας θα κατάπλευση πρώτο απαιτώντας από όλους τα φορτία να είναι όλα μέσα στο λιμάνι σύμφωνα με αυτό. Μετά την άφιξη του πλοίου, στην περίπτωση όπου το πλοίο μας δεν πήρε την καλύτερη σειρά για πλευρίση ανανεώνουμε το cut-off σύμφωνα με το καινούργιο ETB που θα μας δώσει η ΟΛΘ, χρήσιμο περισσότερο για τα φορτία που δεν κατάφεραν να μπουν μέσα στο λιμάνι και υπάρχει η δυνατότητα να γίνει η εναπόθεση τους έγκαιρα μιας και το πλοίο μας δεν θα πλευρίσει με την άφιξη.

Επομένως, ως Πρωτεύων Πράκτορες επωμιζόμαστε καθημερινά επάνω στο αρχικό μήνυμα που στείλαμε για το CALINF να αποστέλλουμε ενημερώσεις σχετικά με το CUT-OFF στους Δευτερεύοντες Πράκτορες για να ενημερώνουν και αυτοί με την σειρά τους τους πελάτες και μεταφορείς τους, αλλά και στην εκάστοτε ναυτιλιακή γραμμή για τις δικές τους ανάγκες , (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ. 14)

Για να μπορέσει το αρμόδιο τμήμα του ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ (C.T. Berthing Department) να υπολογίζει τις προβλεπόμενες πλευρίσεις των πλοίων και τις εργασίες αυτών σε βάθος έως και 5 ημερών, συλλέγει πληροφορίες από εμάς ως Πρωτεύων Πράκτορας με διάφορους τρόπους **α)** τηλεφωνική ενημέρωση για το ETA του πλοίου **β)** αποστολή email με

τις ανάλογες πληροφορίες και το τρέχων πρόγραμμα του πλοίου **γ)** Δημοσίευση του ETA στο site της ΟΛΘ το οποίο ανανεώνουμε καθημερινά (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ. 15-21).

ΒΗΜΑ 4^ο Λήψη εγγράφων προ κατάπλου από πλοίο - αναγγελίες στους φορείς / συνεργάτες (ΚΛΘ , ΟΛΘ, Εργολάβος διαδικασιών κατάπλου/απόπλου, Ρ-Κ , Υγειονομείο)

Όλα τα πλοία πλοών εξωτερικού που καταπλέουν στο λιμάνι μας πρέπει να τηρούν τους Διεθνείς και Εθνικούς κανονισμούς σχετικούς με την Ασφάλεια ανθρώπων/πλοίων και εγκαταστάσεων (ISPS,SOLAS,IMO), Υγειονομικής προστασίας, Προστασίας του Θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL) , Ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τη ασφαλή ναυσιπλοΐα (EMSA) / SafeSeaNet , και Τελωνειακούς (Εθνικούς και Ευρωπαϊκούς) κ.α.

Για το λόγω αυτό απαιτείται να αποστέλλεται από το πλοίο στους αρμόδιους φορείς (ΚΛΘ , ΟΛΘ, ΥΓΕΙΟΝΟΜΕΙΟ, ΤΕΛΩΝΕΙΟ) άμεσα ή έμμεσα μέσω του Ναυτικού Πράκτορα έγγραφα και ειδοποιήσεις σύμφωνα με αυτούς τους κανονισμούς . Η αποστολή αυτών των εγγράφων και ειδοποιήσεων πρέπει να γίνεται σε συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια πριν την άφιξη του πλοίου (από 3 έως 1 ημέρες πριν την άφιξη). Είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει το Λιμάνι και οι φορείς να αποδεχθούν το πλοίο στο λιμάνι μας.

Για οργανωτικούς λόγους αποστέλλεται επίσης από το πλοίο άμεσα ή έμμεσα μέσω του Ναυτικού Πράκτορα έγγραφα και ειδοποιήσεις και σε άλλους φορείς όπως ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ , Πλοηγικό σταθμό , Έλεγχος Διαβατηρίων , εργολάβο διατυπώσεων κατάπλου / απόπλου, Συνεργαζόμενη εταιρεία Ρυμουλκών.

Αρκετές ημέρες πριν την πρώτη άφιξη ενός πλοίου αποστέλλουμε στο πλοίο ως Πράκτορες με email τα απαιτούμενα έγγραφα , φόρμες και ειδοποιήσεις που απαιτούνται να αποστέλλονται από μέρους του στους φορείς του λιμανιού συνοδευόμενο με τις απαραίτητες επεξηγήσεις (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ. 22-24)

Έχοντας προβεί ήδη στις ανάλογες έρευνες σχετικά με το ETA του πλοίου στα προηγούμενα βήματα και έχοντας στην διάθεση μας τα έγγραφα και ειδοποιήσεις του πλοίαρχου (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ. 25) προβαίνουμε στις κάτωθι αναγγελίες κατάπλου :

- 1) Αναγγελία κατάπλου (ειδική φόρμα) στους **α)** Εργολάβο για τις διατυπώσεις κατάπλου/απόπλου **β)** Πλοηγικό σταθμό **γ)** τμήμα συντονισμού εργασιών ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίου, σελ. 26) τουλάχιστον τρεις ημέρες πριν το ETA του πλοίου.
- 2) Έγγραφο ειδοποίηση με email στο Υγειονομείο Θεσσαλονίκης βάζοντας συνημμένα την δήλωση υγείας του πλοίαρχου (μας την έχει ήδη δώσει ο πλοίαρχος μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα προ κατάπλου)(Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 27)
- 3) Προώθηση του μηνύματος που πήραμε από τον πλοίαρχο με τα έγγραφα προ-κατάπλου στον εργολάβο Ν. Πρακτορείο για δικές του ενέργειες προς το ΚΛΘ , Έλεγχο Διαβατηρίων , Τελωνείο για την προετοιμασία του κατάπλου από μέρους του.
- 4) Το Λιμενικό Σώμα για λόγους ψηφιοποιήσεις των διαδικασιών παραλαβής των προ-κατάπλου εγγράφων και ενημερώσεων από τα πλοία ή ναυτικά πρακτορεία έχει δημιουργήσει μέσα σε μια ηλεκτρονική πλατφόρμα την Εθνική Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα. Στην θυρίδα αυτή καταχωρούνται οι ειδοποιήσεις των πλοίων και ανεβάζουμε τα απαιτούμενα έγγραφα / φόρμες που παραλάβαμε από το πλοίο στους ανάλογους χρόνους πριν την άφιξη του πλοίου.

Το δικαίωμα καταχώρησης στην Ναυτιλιακή Θυρίδα έχουν οι εξουσιοδοτημένοι Ν. Πράκτορες και διαχειριστές των πλοίων , οι πλοίαρχοι και οι πλοιοκτήτες . Θεωρούμε ότι ο κατάλληλος χρήστης της Θυρίδας είναι ο Ν.Πράκτορας για την αποφυγή προστίμων που προβλέπονται για την μη τήρηση των κανόνων και χρονικών περιθωρίων .

- 5) Ενημερώνουμε/ αναγγέλλουμε τηλεφωνικά την συνεργαζόμενη εταιρεία ρυμουλκών για την άφιξη του πλοίου όπως επίσης και για το ETA/ETB του πλοίου 2-3 ημέρες πριν την άφιξη του, και για κάθε αλλαγή σε αυτά έως την άφιξη του.

ΒΗΜΑ 5° Ενημέρωση ΟΛΘ προβλεπόμενων εργασιών (κινήσεις)

Όπως αναφέρθηκε ποιο πάνω το τμήμα ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ (C.T. Planning Department) μας αποστέλλει καθημερινά το πρόγραμμα πλευρίσεων για τις επόμενες 5 ημέρες . Επιπλέον πληροφορίες που απαιτούν από τα Ν. Πρακτορεία είναι οι προβλεπόμενες κινήσεις εργασιών ,

Υπολογίζοντας το σύνολο των κινήσεων ενός πλοίου μπορούν να προβλέψουν και το χρόνο παραμονής του στην προβλήτα του Σ.ΕΜΠΟ

Επομένως η σωστή πληροφορία που θα δώσουμε εμείς και τα υπόλοιπα Πρακτορεία θα έχει πιθανό αποτέλεσμα να πάρουμε σωστή πρόβλεψη για την πλευρίση και έναρξη εργασιών του πλοίου μας.

Τρόποι ανάκτησης πληροφοριών:

- 1) Ζητάμε από το προηγούμενο λιμάνι άφιξης ή και την ναυτιλιακή γραμμή να μας στείλουν το προσωρινό πλάνο απόπλου (δικό μας πλάνο άφιξης/εκφόρτωσης) για να συλλέξουμε στοιχεία εκφόρτωσης (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 28)
- 2) Παίρνουμε από το αρμόδιο τμήμα CFC την πρόβλεψη για την φόρτωση του πλοίου. Το τμήμα μας είναι κοινοποιημένοι στα μηνύματα τους προς τους planners ή service managers της γραμμής όπου αναφέρουν το forecast με τα ανάλογα αρχεία (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 29).

Αφού ανακτήσουμε τις ανάλογες πληροφορίες ενημερώνουμε το αρμόδιο τμήμα της ΟΛΘ τηλεφωνικός, καθώς και το site της ΟΛΘ μέσα από την διαχείριση του λογαριασμού μας (όπως επεξηγήθηκε σε προηγούμενο βήμα). Ενημερώνουμε καθημερινά σε περίπτωση δραματικής αλλαγής στις κινήσεις.

ΒΗΜΑ 6° & 7ο Παραλαβή από ΟΛΘ berth plan/berthing prospects ,κοινοποίηση σε γραμμή/πλοίο – ενημέρωση γραμμής / πλοίου για παράλληλες προβλεπόμενες αφίξεις πλοίων

Όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα βήματα παραλαμβάνουμε από την ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ με email το προβλεπόμενο πλάνο πλευρίσεων και τα cut-off των πλοίων. Αυτό το αρχείο περιέχει ταυτόχρονα την τρέχουσα κατάσταση στην προβλήτα του Σ.ΕΜΠΟ με τα πλευρισμένα πλοία την τρέχουσα στιγμή , αναφέροντας τις κινήσεις και την προβλεπόμενη αναχώρηση τους (ETS Estimated Time of Sailing).

Το μήνυμα αυτό ή και το αρχείο από μόνο του κοινοποιείτε στην εκάστοτε Ναυτιλιακή γραμμή καθημερινά για γνωρίζει την κατάσταση του λιμένα μας.

Στο ίδιο μήνυμα με κοινοποίηση το ενδιαφερόμενο πλοίο, σε δεύτερο χρόνο, σε κείμενο αναφέρουμε αναλυτικά τις προβλέψεις για την πλευρίση του πλοίου αλλά και άλλες σχετικές πληροφορίες όπως για τυχών παράλληλες αφίξεις άλλων πλοίων . Στην περίπτωση όπου από την έρευνα μας (πηγές: από το site της ΟΛΘ αναμενόμενα , από το berth plan της ΟΛΘ, ενημέρωση από άλλα πρακτορεία , marine traffic) διαπιστώσουμε ότι έχουμε παράλληλες αφίξεις , γεννιέται ένας ιδιότυπος ανταγωνισμός για το ποιο πλοίο θα καταπλεύσει πρώτο και θα πάρει την καλύτερη σειρά πλευρίσης .

Ανανεώνουμε τις πληροφορίες που έχουμε καθημερινά στην ίδια αλληλογραφία έχοντας πάντα συνημμένο το berth plan που λαμβάνουμε από την ΟΛΘ.

(Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 30,31)

ΒΗΜΑ 8° και 9° Συνεννόηση με γραμμή και από κοινού απόφαση αίτησης χρόνου εργασιών // Αίτημα στον ΟΛΘ για ομοχειρίες - εργασίες του πλοίο

Σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΛΘ παραμονές της άφιξης του πλοίου οι ομοχειρίες για τις εργασίες του πλοίου κανονίζονται από τους ίδιους . Αρμόδιο τμήμα του ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ (C.T. Berthing Department).Αυτό που απαιτείτε από τον Ναυτικό Πράκτορα είναι η καθημερινή ενημέρωση σχετικά με το ETA του πλοίου. Ήδη τουλάχιστον 7 ημέρες πριν την άφιξη του πλοίου έχουμε δώσει το αρχικό ETA του πλοίου μέσω του CALINF και το πρόγραμμα του δρομολογίου του. Για μεταγενέστερες αλλαγές πρέπει να ενημερώνουμε την ΟΛΘ ΑΕ και δεν επιτρέπουν καμία αλλαγή στο ETA του πλοίου :

α) μετά το απόγευμα της Παρασκευής για άφιξη πλοίου που προγραμματίζεται να πλευρίσει και εργαστεί το Σαββατοκύριακο ή για την πρωινή βάρδια της Δευτέρας. **β)** για τις υπόλοιπες ημέρες 36 ώρες πριν την άφιξη του πλοίου.

Στην περίπτωση που δεν ενημερώσουμε έγκαιρα την ΟΛΘ για την για τυχών αλλαγή του ETA μας καθιστούν υπευθύνους για κάθε ζημιά που τυχόν προκληθεί από την παράληψη αυτή.

Τα πλοία στο Σ.ΕΜΠΟ δουλεύουν σε 3 βάρδιες : Α' πρωινή 07:00 – 15:00, Β' απογευματινή 15:00 – 23:00 ,Γ' βραδινή 23:00 – 07:00.

Το πλοίο μας μπορεί να ξεκινήσει εργασίες χωρίς χρεώσεις αναμονής έως και 3 ώρες μετά την έναρξη της εκάστοτε βάρδιας (π.χ. έως 10:00 στην πρωινή βάρδια).

Ανάλογα με τις πληροφορίες που θα έχουμε από το πλοίο σχετικά με το καλύτερο ETA σε συνεννόηση με την ναυτιλιακή γραμμή για τυχόν περίπτωση αναμονής φορτίου αιτούμεθα έναρξη εργασιών με την άφιξη του πλοίου . Τον αριθμό των γεραναγέφυρων που θα εργασθεί τον καθορίζει η ΟΛΘ ανάλογα με την διαθεσιμότητα του εργατικού του προσωπικού και ανάλογα με την προτεραιότητα του πλοίου (εάν είναι πλευρισμένα 2 πλοία και το λιμάνι μπορεί να επανδρώσει 3 γερανογέφυρες η καλύτερη άφιξη θα πάρει τις 2 γ/φ).

Περίπτωση 1^η

Σε περίπτωση ETA Τρίτη 06:00 π.μ. , αιτούμεθα έναρξη εργασιών με την άφιξη . ο χρόνος είναι αρκετός για να πλευρίσει και ετοιμαστεί το πλοίο μας για τις εργασίες του χωρίς χρεώσεις αναμονών

Περίπτωση 2^η

Σε περίπτωση ETA Τρίτη 09:30 π.μ. ενημερώνουμε την ΟΛΘ ότι επιθυμούμε έναρξη εργασιών στην απογευματινή βάρδια . Δεν επιλέγεται η πρωινή βάρδια διότι ο χρόνος δεν είναι αρκετός για να πλευρίσει και ετοιμαστεί το πλοίο για τις εργασίες του χωρίς χρεώσεις αναμονών (χωρίς χρέωση έως 10:00). Στην περίπτωση όπου η ναυτιλιακή γραμμή βιάζεται το πλοίο και επιθυμεί να τελειώσει τις εργασίες του το γρηγορότερο , μπορεί να ρισκάρει και να μας δώσει εντολή να πιέσουμε την ΟΛΘ για έναρξη εργασιών με την άφιξη και θα επωμιστούν το τυχών κόστος αναμονών. Επίσης, μπορεί η ΟΛΘ να το ρισκάρουν από μόνοι τους και να επανδρώσουν πρωινή βάρδια αυτεπάγγελα για επιχειρησιακούς λόγους.

Περίπτωση 3^η

Άφιξη Κυριακή 22:00 , στην περίπτωση αυτή πρέπει να ενημερώσουμε για το τελικό ETA του πλοίου έως το απόγευμα της Παρασκευής, εδώ πιθανόν το ETA του πλοίου να είναι ρευστό και το ρίσκο να αιτηθούμε έναρξη εργασιών με την άφιξη το παίρνει μόνο η Ναυτιλιακή γραμμή διότι πέραν του πιθανού κόστους αναμονής υπάρχει και το κόστος μη εμφάνισης πλοίου και έναρξης εργασιών μέσα στο περιθώριο της Γ' βάρδιας.

Επομένως, προηγείται συνεννόηση με την εκάστοτε ναυτιλιακή γραμμή για τον χρόνο εργασιών που θα αιτηθούμε ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες (ETA , αναμονή φορτίου) και σε 2^ο χρόνο ενημερώνουμε την ΟΛΘ για το χρόνο εργασιών που επιθυμούμε.

Σε περίπτωση κατάστασης συνωστισμού στο λιμάνι, γνωρίζοντας το από την προηγούμενη της άφιξης, τα αιτήματα προς την ΟΛΘ είναι τυπικά διότι θα εργαστεί το πλοίο μόλις απελευθερωθεί χώρος στον προβλήτα.

ΒΗΜΑ 10^ο Συλλογή εγγράφων/αρχείων (Λίστες , πλάνα , μανιφέστα), επεξεργασία και αποστολή στα αρμόδια τμήματα του ΟΛΘ

Για τις εργασίες του πλοίου το λιμάνι χρειάζεται όλα τα απαραίτητα έγγραφα / λίστες και αρχεία πλάνων εκφόρτωσης – φόρτωσης. Τα έγγραφα / αρχεία αυτά πρέπει να προσκομιστούν στο λιμάνι 24 ώρες πριν την έναρξη εργασιών του σύμφωνα με του όρους του ΟΛΘ.

Τα αρχεία αυτά τα αποστέλλουμε στο τμήμα vessel's planning του ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ και σε άλλα ενδιαφερόμενα τμήματα του ΟΛΘ όπως: Shift managers , Yard operations , Berth planning , EMR Equipment Maintance & Repair (Ψυγεία) , Σεμπο αναμενόμενα & bay plans. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 32)

Τα απαραίτητα αρχεία είναι:

- Πλάνο άφιξης/εκφόρτωσης σε edi μορφή . Το αρχείο αυτό μας αποστέλλεται από το προηγούμενο λιμάνι κατάπλου ή από τον αρμόδιο planner της Ναυτιλιακής γραμμής. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 33)
- Ηλεκτρονική λίστα εκφόρτωσης τύπου xml (αποστέλλεται από τα documentation τμήματα του γραφείου μας απευθείας στον ΟΛΘ)
- Λίστα εκφόρτωσης σε μορφή xls . Την παραλαμβάνουμε από το τμήμα documentation του γραφείου μας και εμείς την επεξεργαζόμαστε για να πάρει την μορφή που θέλει ο ΟΛΘ συμπεριλαμβανομένου και συγκεντρωτικούς πίνακες. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 34)
- Λίστες με τα ειδικά φορτία προς εκφόρτωση (ψυγεία , επικίνδυνα φορτία/imo , υπερυψωμένα φορτία oog) . Τις λίστες αυτές τις ανακτούμε σε μορφή txt από το πλάνο εκφόρτωσης που παραλάβαμε. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 35)
- Πλάνο φόρτωσης σε μορφή edi/movins. Το παραλαμβάνουμε από τον planner της εκάστοτε ναυτιλιακής γραμμής αφού πρώτα το εγκρίνει ο πλοίαρχος. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 36)
- Ηλεκτρονική λίστα φόρτωσης τύπου xml (αποστέλλεται από τα documentation τμήματα του γραφείου μας απευθείας στον ΟΛΘ)
- Λίστα φόρτωσης σε μορφή xls . Την παραλαμβάνουμε από το τμήμα CFC του γραφείου μας και εμείς την επεξεργαζόμαστε για να πάρει την μορφή που θέλει ο ΟΛΘ συμπεριλαμβανομένου και συγκεντρωτικούς πίνακες.
- Λίστες με τα ειδικά φορτία προς φόρτωση (ψυγεία , επικίνδυνα φορτία , υπερυψωμένα φορτία) . τις λίστες αυτές τις ανακτούμε σε μορφή txt από πλάνο φόρτωσης που παραλάβαμε. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 37)
- Μανιφέστα για τα ειδικά φορτία προς φόρτωση (ψυγεία , επικίνδυνα φορτία , υπερυψωμένα φορτία), τα οποία λαμβάνουμε από το τμήμα CFC του γραφείου μας. Τα αρχεία αυτά περιέχονται στο ίδιο μήνυμα που παραλάβαμε από το τμήμα CFC την λίστα φόρτωσης. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 38)

Πριν την αποστολή των αρχείων γίνεται έλεγχος και αντιπαραβολή λίστες xls εκφόρτωσης / φόρτωσης με τα αρχεία edi πλάνων εκφόρτωσης / φόρτωσης για τυχών ασυμφωνίες. Αυτό προϋποθέτει την εκ των προτέρων εκπαίδευση στον χειρισμό των προγραμμάτων planning (planmaster , casp)

Μετά την παραλαβή των αρχείων από τα αρμόδια τμήματα του ΟΛΘ γίνονται οι ανάλογοι έλεγχοι από μέρους τους στις λίστες – πλάνα – xml αρχεία για τυχών ασυμφωνίες ή ελλείψεις και μας ενημερώνουν ανάλογα.

Το ιδανικό είναι να αποστέλνεται όλα τα αρχεία μαζί στο ίδιο μήνυμα όπως στο υπόδειγμα που προηγήθηκε , αλλά σε περιπτώσεις όπου λόγω ειδικών συνθηκών δεν είναι αυτό εφικτό μπορούν να αποσταλούν ξεχωριστά τα αρχεία εισαγωγής από αυτά τις εξαγωγής .

ΒΗΜΑ 11° Γενικοί έλεγχοι (σε Πλοίο, φορείς ,Πλοηγούς, Ρ-Κ) για τυχόν προβλήματα που επιφέρουν καθυστερήσεις και πρόστιμα

Σε αυτό το σημείο / βήμα σχεδόν 1 ημέρα πριν την άφιξη του πλοίου έχουμε προβεί στις περισσότερες και βασικότερες ενέργειες για την προετοιμασία άφιξης του πλοίου . Επομένως προβαίνουμε στους κάτωθι ελέγχους και ενέργειες με πλοίο, φορείς και συνεργάτες (όχι απαραίτητα με την ίδια σειρά) για την πρόληψη αποφυγής καθυστερήσεων και πιθανά πρόστιμα και επιπλοκές που μπορούν να επιφέρουν αυτές.

- Επικοινωνούμε με τον εργολάβο διατυπώσεων κατάπλου / απόπλου εάν υπάρχει κάποιο θέμα ή ελλείψεις με τα αρχεία προ-κατάπλου. Σε περίπτωση ελλείψεων ή λανθασμένων εγγράφων επικοινωνούμε το πρόβλημα στον πλοίαρχο για αναζήτηση λύσης . Η μη έγκαιρη κατάθεση κάποιων εγγράφων ή και κατάθεση λανθασμένων εγγράφων στις Αρχές (Λιμεναρχείο , Τελωνείο) μπορεί να επιφέρει ακόμα και Διοικητικά πρόστιμα στον πλοίαρχο ή το Ν. Πρακτορείο και σε κάποιες περιπτώσεις να μην εγκρίνουν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι μας . (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 39)
Ο εργολάβος μας έχοντας τις έγκαιρες πληροφορίες eta θα επικοινωνήσει επίσης με της αρχές (ΚΛΘ-ΤΕΛΩΝΕΙΟ-Ε.Δ.) για τον προγραμματισμό της ελευθεροκοινωνίας (Πράτιγο)
- Σε αυτό το χρονικό σημείο το πλοίο μπορεί να είναι εν πλω ή πολύ κοντά στο να αποπλεύσει από το προηγούμενο λιμάνι.... , επομένως θα γνωρίζει καλύτερα τις καιρικές συνθήκες που θα αντιμετωπίσει στο ταξίδι του και θα μπορεί να μας δώσει, επικοινωνώντας μαζί του τηλεφωνικά ή με email ή οποιαδήποτε άλλη εφαρμογή επικοινωνίας καλύτερη πρόβλεψη για το eta του και για τυχόν καθυστέρηση του. Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να μας ενημερώνει κατά την διάρκεια του ταξιδιού του με κάθε διαθέσιμο μέσο εάν το eta του αλλάξει ανεξαρτήτου αιτίας.
- Έχοντας καλύτερη και συνεχή ενημέρωση από το πλοίο σχετικά με το eta επικοινωνούμε με την ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ τμήματα C.T. Berthing Department ή/και με τους Shift managers για να τους ενημερώσουμε ανάλογα . Εάν η ώρα άφιξης του δεν έχει αλλάξει δραματικά από την αρχική πρόβλεψη, βάση της οποίας προγραμματίστηκαν εργασίες , έχει καλώς. Εάν όμως το ETA είναι για πολύ αργότερα από την τελευταία δήλωση μας ενημερώνουμε έγκαιρα τα αρμόδια τμήματα του ΟΛΘ . Εάν δεν προβούμε σε αυτές τις ενέργειες υπάρχει κίνδυνος να χρεωθούμε αναμονές καθυστέρησης έναρξης εργασιών ή και ακόμα χρεώσεις μη εμφάνισης του.
- Ενημερώνουμε την συνεργαζόμενη εταιρεία ρ/κ για το ανανεωμένο ETA , με την σειρά τους προγραμματίζουν τις βάρδιες τους έτσι ώστε σε περίπτωση παράλληλης δική τους εργασίας ρυμούλκησης σε άλλο πλοίο να υπάρχει διαθέσιμο ρ/κ και να μην υπάρξουν καθυστερήσεις . Ανανεώνουμε την πληροφορία ανάλογα .
- Ενημερώνουμε τους πλοηγούς εμείς τηλεφωνικά και ο πλοίαρχος με email για το eta . Στην Περίπτωση βραδινής άφιξης και άμεσης πλεύρισης (μετά τις 22:00) πρέπει να γίνει από τον πλοίαρχο έγγραφη αίτηση στους πλοηγούς έως στις 18:00. Το ίδιο και για πλοίο που είναι στο αγκυροβόλιο και χρειαστεί πλοήγηση μετά τις 22:00. Σε περίπτωση αποτυχίας έγκαιρης ειδοποίησης μπορεί να καθυστερήσει η πλεύριση και να χρεωθούμε αναμονές από ΟΛΘ και ρ/κ.
- Ανάλογη ενημέρωση στους ιδιώτες καβοδέτες στην περίπτωση πλεύρισης μετά τις 18:00

ΒΗΜΑ 12° Με την λήξη του cut-off έλεγχος ότι όλο το φορτίο είναι στο λιμάνι / αίτηση για late runners.

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο βήμα τα φορτία έχουν περιθώριο να εναποτεθούν στο λιμάνι έως και 24 ώρες πριν την πλεύριση/έναρξη εργασιών (cut-off).

Ήδη ΟΛΘ/Σ.ΕΜΠΟ και το πλοίο έχουν στην διάθεση τους το πλάνο φόρτωσης και εκκρεμεί να εισέλθουν όλα τα container μέσα στο λιμάνι έτσι ώστε ο ΟΛΘ να μπορέσει να οργάνωση την αυλή του και τις προβλεπόμενες εργασίες φορτοεκφόρτωσης σύμφωνα με το αρχικό πλάνο φόρτωσης .

Το λιμάνι κάνει έλεγχο συστημικό μετά το πέρας του cut-off εάν τα container που αναφέρονται στην λίστα φόρτωσης , μήνυμα xml φόρτωσης και πλάνο φόρτωσης έχουν εναποτεθεί όλα στην αυλή του έγκαιρα.

Στην περίπτωση όπου βρεθεί κάποιο ή κάποια container ότι δεν έχουν μπει ακόμα στους χώρους του Σ.ΕΜΠΟ τότε μας ενημερώνουν ανάλογα εμάς ως Πρωτεύοντες πράκτορες αλλά και τους Δευτερεύοντες πράκτορες με email .

Τα container αυτά σύμφωνα με τον κανονισμό του Σ.ΕΜΠΟ αλλά και αυτονόητο θα πρέπει να βγουν από τον προγραμματισμό και πλάνο φόρτωσης . Ανάλογα με τον αριθμό των container που εκκρεμούν το πλάνο μπορεί να ενημερωθεί από τους planners του ΟΛΘ (για μικρό αριθμό) με την συγκατάθεση του πλοιάρχου ή να αιτηθεί (μέσω του Πρωτεύοντα πράκτορα) από τους planners της Ναυτιλιακής καινούργιο πλάνο φόρτωσης για λόγους ασφάλειας του πλοίου (για μεγάλο αριθμό)

Όμως, σύμφωνα πάντα με τον κανονισμό του ΟΛΘ, εάν ο box operator ενημερώσει και αιτηθεί έγκαιρα στον Πρωτεύοντα πράκτορα ή και στο ΟΛΘ, containers που έχουν καθυστερήσει να μπορέσουν να εναποτεθούν στο λιμάνι και μετά την λήξη του cut-off ή και ακόμα και μετά την έναρξη εργασιών του πλοίου σε εύλογο χρόνο ως late runners. (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 40)

Στην περίπτωση όπου container δεν έχει μπει στο λιμάνι αλλά δεν έχουμε πάρει κάποια αίτημα εμείς ή ο ΟΛΘ για Late runner τότε για εμπορικούς και μόνο λόγους προσπαθούμε εμείς ως πρωτεύοντες πράκτορες ή ακόμα και ο shift manager του ΟΛΘ να επικοινωνήσουμε με τον box operator, να τον ενημερώσουμε και αυτός μετά από ενέργειες του να μας ενημερώσει εάν αιτείται για late runner.

Εάν το αίτημα μας για τα late runner γίνει αποδεκτό οι planners βάζουν εικονικά στο συστήματος τα containers και δεν υπάρχει λόγος αλλαγής στο πλάνο φόρτωσης, και παρακολουθούμε την εξέλιξη της εναπόθεσης τους μέσα από το site του ΟΛΘ.

Εάν δεν γίνει αποδεκτό το αίτημα μας για τα late runner ή δεν γίνει αίτημα για late runner τότε ακυρώνεται η φόρτωση τους και γίνονται ενέργειες για ανανέωση του πλάνου φόρτωσης όπως περιγράψαμε πιο πάνω.

Σύμφωνα με το κανονισμό του ΟΛΘ/Σ.ΕΜΠΟ τα αιτούμενα για later runner 1) υπόκεινται σε προσαύξηση 50% στις εργασίες ξηράς Σ.ΕΜΠΟ 2) το σύνολο των containers δεν μπορούν να ξεπεράσουν το 4% της συνολικής φόρτωσης του πλοίου. 3) για δηλώσεις late runner μετά το cut-off και για αυτά που υπερβαίνουν το 4% θα υπάρχει χρέωση.

Ο χρόνος για να διενεργηθούν οι παραπάνω ενέργειες είναι πολύ μικρός, καθώς και τα περιθώρια, για αυτό χρειάζονται συντονισμένες προσπάθειες , συνεχής επικοινωνία με το ΣΕΜΠΟ και παρακολούθηση .

ΒΗΜΑ 13° Συντονισμός ανά περίπτωση παραγγελιών (τροφών-εφοδίων / επισκευών / επιθεωρήσεων / παράδοση καταλοίπων).

Στο πλοίο πέραν από πράκτορες του φορτίου και της ναυτιλιακής γραμμής είμαστε ταυτόχρονα και πράκτορες των πλοιοκτητών ή του διαχειριστή αυτού (Husbanding Agent) . Ήδη έως τώρα έχουμε ενεργήσει σε πολλά επίπεδα ως Husbanding agents, όπως οι επικοινωνίες με το πλοίο σχετικά με τα προ-κατάπλου έγγραφα , με τους πλοηγούς τα ρυμουλκά και γενικότερα όλες τις προετοιμασίες που κάναμε για την άφιξη και πλεύριση του πλοίου ανεξάρτητα με τις εμπορικές του εργασίες .

Υπάρχουν ζητήματα στο πλοίο και πέραν των εμπορικών εργασιών του (φορτοεκφόρτωση containers) που αφορούν το πλοίο σαν κατασκευή, τα μέλη του πληρώματος , εφοδιασμό του με τροφο-εφόδια , φρέσκο νερό, ανταλλακτικά , καύσιμα , πιθανές επισκευές, επιθεωρήσεις κ.α.

Είναι πιθανό ο πλοιοκτήτης , ο διαχειριστής του πλοίου ή ακόμα και ο πλοίαρχος να έχουν προβεί σε κάποιες από τις παραπάνω παραγγελίες ή αίτημα για επισκευές σε τοπικούς τροφοδότες και συνεργείαή ακόμα να υπάρχει η ανάγκη

και επιθυμία για επισκευές και ενέργειες εντός λιμένος με δικά του μέσα και εργατικό δυναμικό (πλήρωμα) όπου προϋποθέτει έγκριση από τις τοπικές αρχές

Ο σύνδεσμος ανάμεσα τους τις περισσότερες φορές είναι ο Πράκτορας και πρέπει να γίνουν οι ανάλογες ενημερώσεις και ενέργειες πριν την άφιξη του πλοίου .

- Παραγγελίες τροφών-εφοδίων : η παραγγελία μπορεί να γίνει από το πλοίο ή πλοιοκτήτη απευθείας στο τοπικό τροφοδότη (shipchandler) ή σε εμάς για αναζήτηση τροφοδότη. Σε κάθε περίπτωση μετά την ολοκλήρωση της παραγγελίας είμαστε σε επικοινωνία με τον τροφοδότη ενημερώνοντας του συνεχώς για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του για την έγκαιρη προετοιμασία και παράδοση των εφοδίων .
- Παραγγελία καυσίμων : η παραγγελία γίνεται σχεδόν πάντα από τον πλοιοκτήτη απευθείας στην εταιρεία εμπορίας καυσίμων . Τα ναυτιλιακά καύσιμα σε πλοία γραμμών εξωτερικού δεν υπόκεινται σε δασμούς και φόρους επομένως ο έλεγχος του τελωνείου είναι εξονυχιστικός τόσο στο σημείο φόρτωσης (εγκαταστάσεις βυτιοφόρου) όσο και στο σημείο παράδοσης (Εντός λιμένος) και δίνουν συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο παράδοσης στο πλοίο μετά την πλήρωση του βυτίου. Επομένως είμαστε σε συνεχή επικοινωνία με τον τροφοδότη ενημερώνοντας του συνεχώς για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του. Βοηθάμε επίσης την εταιρεία καυσίμων στην διαδικασία έκδοσης της τελωνειακής άδειας για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα , μας αποστέλλουν όλα τα απαραίτητα έγγραφα τα οποία εμείς μεριμνούμε να τα στείλουμε στον πλοίαρχο για συμπλήρωση/σφράγιση/υπογραφή και αποστολή πίσω στην εταιρεία καυσίμων . Λόγω των σημαντικών χρονικών περιορισμών που υπάρχουν – η πετρέλευση πρέπει να γίνει σε ώρες ημέρας με επαρκή φωτισμό και σε ώρες που να υπάρχει τελωνειακός σε βάρδια στο λιμάνι - χρειάζονται συντονισμένες προσπάθειες και συνεχή παρακολούθηση.
- Παραγγελία για επισκευές. Επιτρέπονται μερικές επισκευές ρουτίνας χωρίς την χρήση φλόγας και χωρίς να υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης . α) περίπτωση όπου πραγματοποιηθούν οι εργασίες από το πλοίο ,μας ενημερώνει ο πλοίαρχος έγκαιρα και εμείς κάνουμε αίτηση στο ΚΛΘ (έντυπο το παίρνουμε από το ΚΛΘ ανάλογα με το είδος των εργασιών) πριν την άφιξη του πλοίου και παίρνουμε ταυτόχρονα έγκριση από την ΟΛΘ/Σ.ΕΜΠΟ (δεν υπάρχει κάποιο ειδικό έντυπο αλλά μια απλή γραπτή αίτηση με email) . β) Στην περίπτωση όπου οι εργασίες αυτές πρόκειται να πραγματοποιηθούν από εξωτερικό συνεργείο, ο πλοιοκτήτης αναζητά το συνεργείο από μόνος του ή ζητάει από εμάς ως πρακτορείο να το αναζητήσουμε εμείς. Από την στιγμή όπου ευρεθεί το κατάλληλο συνεργείο αυτό είναι υπεύθυνο για όλες τις ενέργειες για την έκδοση των αδειών στο ΚΛΘ και εμείς αιτούμεθα μόνο στην ΟΛΘ για την περίπτωση όπου οι εργασίες αυτές υπάρχει πιθανότητα να καθυστερήσουν την φορτοεκφόρτωση του πλοίου. Επομένως είμαστε σε συνεχή επικοινωνία με το συνεργείο ενημερώνοντας τους συνεχώς για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του. Λόγω των σημαντικών χρονικών περιορισμών που υπάρχουν – οι εργασίες επισκευών πρέπει να γίνουν όσο το πλοίο είναι πλευρισμένο - χρειάζονται συντονισμένες προσπάθειες και συνεχή παρακολούθηση.
- Στην περίπτωση όπου το πλοίο επιθυμεί να παραδώσει στο λιμάνι μας απορρίμματα και πετρελαιοειδή κατάλοιπα . Μέσα στα έντυπα προ κατάπλου που έχουμε παραλάβει από το πλοίο υπάρχει το αρχείο waste form όπου ο πλοίαρχος μας αναφέρει το είδος και την ποσότητα των καταλοίπων που επιθυμεί να παραδώσει. Το έντυπο αυτό το αποστέλλουμε με email στην εταιρεία NORTH AEGEAN SLOPS (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 41) η οποία είναι η μοναδική πιστοποιημένη εταιρεία στην Θεσσαλονίκη που μπορεί να παραλαμβάνει και διαχειρίζεται κατάλοιπα πλοίων. Παραμονές της άφιξης τους ενημερώνουμε για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του. Συντονισμός με το πλοίο - εταιρεία παραλαβής για τον χρόνο παράδοσης των καταλοίπων .
- Παραγγελία ανταλλακτικών : συνήθως οι παραγγελίες γίνονται απευθείας από το πλοιοκτήτη στον προμηθευτή . Ο πλοιοκτήτης σε συνεννόηση μαζί μας για ανταλλακτικά α) που προέχονται από ΕΕ , έχουν βάρος έως 10 κιλά

και έχει όγκο που μπορεί να μεταφερθεί με Ι.Χ. αυτοκίνητο πρέπει να βάλει ως παραλήπτη την διεύθυνση μας, στοιχεία επικοινωνίας την εταιρεία μας και παραλήπτη το εκάστοτε πλοίο , σε δεύτερο χρόνο ο πλοιοκτήτης ή ο προμηθευτής θα πρέπει να μας δώσει στοιχεία της αποστολής για να μπορέσουμε να την παρακολουθήσουμε **β)** που προέχονται από ΕΕ και είναι πάνω από 10 κιλά ή ογκώδες, δίνουμε στοιχεία επικοινωνίας δικά μας και διεύθυνση παραλαβής της συνεργαζόμενης εταιρείας **γ)** που προέχονται από 3^η χώρα ανεξαρτήτου όγκου και βάρους , χρειάζονται τελωνειακές διαδικασίες όπου η εταιρεία μας δεν μπορεί να διεκπεραιώσει, για αυτό δίνουμε στοιχεία επικοινωνίας και διεύθυνση παραλαβής της συνεργαζόμενης εταιρείας και σε συνεννόηση μαζί της διότι διαθέτει την άδεια για να προβαίνει σε ανάλογες τελωνειακές διατύπωσης και έναντι αμοιβής τις διεκπεραιώνει στο τελωνείο άφιξης και παραδίδει τα ανταλλακτικά στο πλοίο. Σε όλες τις περιπτώσεις ενημερώνουμε τους πλοιοκτήτες και εργολάβο για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του.

- Στην περίπτωση όπου έχει προγραμματιστεί να επισκεφτεί το πλοίο κάποιος επιθεωρητής . Ο πλοιοκτήτης μας κοινοποιεί πριν την άφιξη του πλοίου τα στοιχεία του, το μέσο, τόπο και ώρα άφιξης του . Ενημερώνουμε τον συνεργάτη μας οδηγό ανάλογα για την μεταφορά του από το σημείο άφιξης στο ΚΛΘ για έκδοση άδειας ανόδου στο πλοίο και στην συνέχεια τον οδηγεί στο πλοίο (σχεδόν πάντα μας ζητείτε από τους πλοιοκτήτες) . Ενημερώνουμε τους πλοιοκτήτες, τον Επιθεωρητή και συνεργάτη μας οδηγό για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του. Προβαίνουμε σε αναζήτηση ξενοδοχείου σε περίπτωση που απαιτείτε και αιτηθεί από τους πλοιοκτήτες ή τον επιθεωρητή .
- Αίτημα για εφοδιασμό του πλοίου με φρέσκο νερό. Ο πλοίαρχος πρέπει να μας ενημερώσει για το αίτημα του με την ποσότητα του νερού που επιθυμεί να εφοδιαστεί πριν την άφιξη του πλοίου σε εργάσιμες ημέρες και ώρες . Με την σειρά μας αποστέλλουμε με email στο αρμόδιο τμήμα της ΟΛΘ (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 42) . Ενημερώνουμε το αρμόδιο τμήμα της ΟΛΘ για το ETA/ETB/ETS έως την πλεύριση του. Συντονισμός με το πλοίο - ΟΛΘ για τον χρόνο υδροδότησης.

ΒΗΜΑ 14° Επικοινωνία/συνεργασία με ΟΛΘ ,πλοηγούς , Ρ-Κ για την ασφαλή και έγκαιρη πλεύριση του πλοίου.

Σε αυτό το βήμα είμαστε λίγο πριν την άφιξη του πλοίου και προβαίνουμε στις τελευταίες ενέργειες για την διασφάλιση της έγκαιρης και ασφαλούς πλεύρισης του πλοίου.

Ενέργειες :

- Επικοινωνούμε με την ΟΛΘ / Σ.ΕΜΠΟ για να ενημερωθούμε για την τρέχουσα κατάσταση στο λιμάνι. Εάν η θέση που πρόκειται να πλευρίσει το πλοίο μας στο προβλήτα είναι ελεύθερη ή βρίσκεται άλλο πλοίο και δεν έχει ολοκληρώσει τις εργασίες του. Τον ίδιο έλεγχο μπορούμε να κάνουμε και μέσω της ιστοσελίδας marine traffic ή από την ιστοσελίδα του ΟΛΘ επιλογή ΟΛΘ ΣΕΜΠΟ / Προγραμματισμό Εργασιών. Ανάλογα με την περίπτωση ενημερώνουμε τον πλοίαρχο.
- Μια (01) ώρα πριν την άφιξη του πλοίου ο πλοίαρχος ενημερώνει το ΚΛΘ τμήμα αγκυροβολιάς και τους πλοηγούς μέσω VHF στο κανάλι 12 για την προσεχή άφιξη του και ζητά οδηγίες.
- Επικοινωνούμε με τον πλοηγό υπηρεσίας για να μας ενημερώσει για τυχόν καθυστέρηση στην επιβίβαση του στο πλοίο λόγω πολλαπλών πλοηγήσεων την ίδια περίοδο . Στην περίπτωση νυχτερινής άφιξης και πλεύρισης (22:00 – 04:00) ενημερώνεται εγγράφως η πλοηγική υπηρεσία από τις 18:00 της ίδιας ημέρας για την προβλεπόμενη ώρα πλοήγησης . Ανάλογα ενημερώνεται ο πλοίαρχος .
- Επικοινωνούμε με την εταιρεία ρυμουλκών για να μας ενημερώσουν για τυχόν παράλληλης λεμβουχικής εργασίες σε άλλο πλοίο και πιθανή καθυστέρηση στην πλεύριση του πλοίου μας
- Στην περίπτωση όπου δεν υπάρχει διαθέσιμο χώρος για πλεύριση με την άφιξη το πλοίο αγκυροβολεί με εντολή του ΚΛΘ ή πλοηγού υπηρεσίας . Συνεχί παρακολουθήση της κατάστασης στο λιμάνι και προβαίνουμε σε όλες τις παραπάνω επικοινωνίες και ενέργειες με ΟΛΘ – Πλοηγούς – Ρ/Κ – ΠΛΟΙΑΡΧΟ για την αποφυγή οποιασδήποτε αλληγορίας και καθυστέρησης στην πλεύριση όταν ο χώρος στην προβλήτα είναι πλέον

ελεύθερος. Επιπλέον ενέργειες σε αυτήν την περίπτωση είναι η επικοινωνία με τον εκάστοτε πράκτορα του πλοίου που καταλαμβάνει τον χώρο στον προβλήτα για επιπλέον πληροφορίες για την αναχώρηση του.

- Βάση Εθνικού κανονισμού για την πλεύριση του πλοίου απαιτείται η επιβίβαση και η βοήθεια ενός πλοηγού αλλά και ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και τον εξοπλισμό του (τύπος προπέλας, δύναμη στα πλωριά προπελάκια) και απαιτείται η βοήθεια από ένα (1) ή και περισσότερα ρ/κ. Τον αριθμό των ρυμουλκών που θα χρησιμοποιηθούν την έχει ο πλοίαρχος αλλά θα πρέπει να συναινέσει και ο πλοηγός, όταν υπάρχει διαφωνία μεταξύ πλοηγού και πλοίαρχου για τον αριθμό των ρ/κ ή τον τρόπο χρήσης αυτών μπορεί και να ακυρωθεί η πλοήγηση με τις ανάλογες καθυστερήσεις και επιπλέον έξοδα, για αυτό ως πράκτορες προβαίνουμε σε άμεσες ενέργειες, στην περίπτωση δικαιολογημένου αιτήματος πλοηγού για επιπλέον ρ/κ ή τρόπο χρήσης, προσπαθούμε να συμβουλευόμαστε τον πλοίαρχο ή και ακόμα να ζητήσουμε την παρέμβαση του πλοιοκτήτη ή ναυτιλιακής γραμμής χωρίς να παίρνουμε άμεση θέση, στην περίπτωση όπου δεν είναι δικαιολογημένο το αίτημα του πλοηγού απευθυνόμαστε στον αρχι-πλοηγό ή στον κεντρικό λιμενάρχη για εξεύρεση λύσης. Πάντα ενημερώνουμε τους πλοίαρχους για τον κανονισμό του λιμένα μας και ζητάμε προκαταβολικά πληροφορίες για τον αριθμό των ρ/κ που αιτείται ο πλοίαρχος αλλά δεν είμαστε ποτέ σίγουροι για τις πραγματικές συνθήκες κατά την άφιξης του πλοίου (καιρικές συνθήκες, αυτοπεποίθηση του πλοίαρχου / πλοηγού, οριακός χώρος για πλεύριση κτλ) και αλλάζει η πρόβλεψη.
- Ενημερώνουμε τους ιδιώτες καβοδέτες ανάλογα με την περίοδο της ημέρας που πραγματοποιείται η πλεύριση του πλοίου. από τις 06:00 έως τις 18:00 εργάζονται οι καβοδέτες της πλοηγικής και αυτοί ενημερώνονται από τους πλοηγούς. Όμως, από τις 18:00 έως τις 06:00 δεν υπάρχει βάρδια κρατικού καβοδέτη και την εργασία την δίνουμε εργολαβικά σε ιδιώτες καβοδέτες. Επομένως, όταν τους χρειαζόμαστε τους ενημερώνουμε έγκαιρα για να προβούν στην καβοδεσία.

ΒΗΜΑ 15° Παρέμβαση στην περίπτωση αποτυχίας συνεργασίας / επικοινωνίας μεταξύ πλοίου – ΟΛΘ (planners)

Όπως είπαμε σε προηγούμενο βήμα το αρμόδιο τμήμα planning του ΟΛΘ παραλαμβάνει από εμάς το τελικό πλάνο φόρτωσης (επιβεβαιωμένο από τον πλοίαρχο). Μετά από επεξεργασία του το λιμάνι δημιουργεί το δικό του πλάνο φόρτωσης και σύμφωνα με την στοιβασία των container στην αυλή τους για αποφυγή πολλών μετατοπίσεων στους χώρους του Σ.ΕΜΠΟ. Το πλάνο/αρχείο αυτό κοινοποιείτε από τον ΟΛΘ στον πλοίαρχο για ζητά την έγκριση του πριν την πλεύριση του πλοίου. Ο πλοίαρχος μπορεί να μην το εγκρίνει και ζητήσει τις ανάλογες διορθώσεις από το λιμάνι, που είναι πιθανόν να μην γίνουν εύκολα αποδεκτές από τον ΟΛΘ // ο πλοίαρχος μπορεί να μην ανταποκριθεί άμεσα στην έγκριση ή μη του πλάνου με κίνδυνο καθυστέρησης στην έναρξη εργασιών. Επίσης, υπάρχει περίπτωση μην είναι δυνατή η άμεση επικοινωνία του ΟΛΘ με το πλοίο για διάφορους λόγους. Σε κάθε περίπτωση ζητείται η συνδρομή μας ως πράκτορες για να μεσολαβήσουμε για εξεύρεση λύσης.

Επικοινωνούμε με διάφορους τρόπους με το πλοίο (email, κινητό τηλέφωνο πλοίου, δορυφορικό τηλέφωνο, εφαρμογές επικοινωνίας social, προσωπικό τηλέφωνο πλοίαρχου / υποπλοίαρχου) για να έρθουμε σε άμεση επαφή με το πλοίο.

ΒΗΜΑ 16° ENS (ENTRY SUMMARY DECLARATION) Συνοπτική Διασάφηση Εισόδου

Η ενωσιακή νομοθεσία απαιτεί την υποχρεωτική υποβολή συνοπτικής διασάφησης εισόδου για όλα τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας για λόγους ασφάλειας και προστασίας. Ειδικότερα, η συνοπτική διασάφηση εισόδου υποβάλλεται στο πρώτο σημείο εισόδου, πριν την άφιξη των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας ή πριν τη φόρτωσή τους σε εμπορευματοκιβώτια στο πλαίσιο υπερπόντιας θαλάσσιας μεταφοράς και εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

Σύμφωνα με τις οδηγίες της ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ εν όψει της θέσης σε πλήρη εφαρμογή του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα λίγο πριν τον κατάπλου του πλοίου προβαίνουμε στις κάτωθι γνωστοποιήσεις στο icisnet.

Γνωστοποίηση Άφιξης στο πρώτο τελωνείο εισόδου

Είναι η περίπτωση όπου το προηγούμενο λιμάνι κατάπλου είναι σε 3^η χώρα και τα εμπορεύματα που μεταφέρει το πλοίο κατά τον κατάπλου στο λιμάνι μας κάνουν την 1^η είσοδο τους στην ΕΕ. Όλοι οι υπόχρεοι (βλέπε οδηγίες Τελωνείου) υποτίθεται έχουν ήδη προβεί στην υποβολή της συνοπτικής διασάφησης εισόδου (ENS) στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Τελωνειακής Ένωσης EUCU (European Customs Union) για το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο (πλοίο).

Εδώ δηλώνεται όλο το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο όλων των ναυτιλιακών γραμμών από τον πρωτεύοντα πράκτορα, δηλαδή το φορτίο που εκφορτώνει στο συγκεκριμένο λιμάνι και το φορτίο που παραμένει στο πλοίο (in transit) και πρόκειται να εκφορτωθεί στα επόμενα λιμάνια.

Ο θαλάσσιος μεταφορέας επικοινωνεί στους υπόχρεους (π.χ. ναυτιλιακές γραμμές) τα απαιτούμενα στοιχεία του πλοίου αλλά και το entry key για να μπορέσουν να προβούν στην υποβολή του ENS. Το entry key είναι ένας μοναδικός κωδικός (που συνήθως είναι το eta του πλοίου σε μορφή 202103160100 δηλαδή 16/03/2021 01:00) που πρέπει να μπαίνει ο ίδιος σε όλες τις δηλώσεις ENS των υπόχρεων για να ταυτοποιηθούν όλες οι δηλώσεις ENS με το συγκεκριμένο μεταφορικό πλοίο/ταξίδι. Μετά την υποβολή ENS παραλαμβάνουν ένα mnr (Movement Reference Number) για κάθε δηλωμένο εμπόρευμα. Οι υπόχρεες Ναυτιλιακές γραμμές έχουν ειδικά τμήματα διαχείρισης ENS τα οποία αποστέλλουν τις λίστες με τα mnr στον Θαλάσσιο μεταφορέα και με την σειρά του αυτός αποστέλλει τις λίστες και το entry key στους Πράκτορες της στο Ευρωπαϊκά λιμάνια που καταπλέει το πλοίο και ιδιαίτερα στον Πράκτορα του λιμανιού που κάνει το πλοίο την πρώτη του είσοδο στην ΕΕ.

Στην εταιρεία μας το αρμόδιο τμήμα που παραλαβαίνει/συγκεντρώνει αυτές τις λίστες & entry key είναι το import documentation, το οποίο στην συνέχεια τις κοινοποιεί σε εμάς (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 43) Για την συγκεκριμένη γνωστοποίηση μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε/καταχωρούμε μόνο το entry key και το σύστημα του τελωνείου αυτόματα θα ανακτήσει όλα τα mnr.

Η διαδικασία Γνωστοποίησης άφιξης πρώτης εισόδου στο icisnet βρίσκεται στο (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 62 - 65)

Γνωστοποίηση Άφιξης στα επόμενα τελωνεία εισόδου

Είναι η περίπτωση όπου το προηγούμενο λιμάνι κατάπλου είναι κοινοτικό, και έχει γίνει ήδη η γνωστοποίηση πρώτης άφιξης σε ένα από τα προηγούμενα κοινοτικά λιμάνια. Λιμάνι πρώτης εισόδου σε τελωνείο ΕΕ είναι ο Πειραιάς και λιμάνια επόμενης εισόδου είναι η Valencia και Θεσσαλονίκη.

Εδώ δηλώνονται μόνο τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται στο λιμάνι μας (σε feeder vessel η κάθε ναυτιλιακή γραμμή τα δικά της)

Για την γνωστοποίηση επόμενης άφιξης οι ίδιες προϋποθέσεις και ενέργειες με την προηγούμενη περίπτωση πρώτης άφιξης αλλά η διαδικασία για την γνωστοποίηση στο icisnet έχει κάποιες διαφορές και βρίσκεται στο (Εγχειρίδιο Προετοιμασίας Άφιξης Πλοίο σελ. 43 - 61)

ΒΗΜΑ 17° πλεύριση πλοίου και έναρξη εργασιών

Με την άφιξη του πλοίου εάν όλα καλώς επιβιβάζεται ο πλοηγός και πραγματοποιείτε η πλεύριση του πλοίου και έναρξη εργασιών, με πάντα από μέρους μας να παρακολουθούμε στενά την διαδικασία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ FLOW CHART

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (ARKAS-TARROS-YML)

