



**CONVENȚIA**  
**privind facilitarea traficului maritim internațional**  
**(FAL)**



**TRADUCERE OFICIALĂ**



**CONVENȚIA**  
**privind facilitarea traficului maritim internațional,**  
**încheiat la Londra la data de 9 aprilie 1965**

**CONVENȚIA**  
**privind facilitarea traficului maritim internațional**  
**(FAL)**

**Londra, 9 aprilie 1965**

Guvernele contractante:

dorind sa faciliteze traficul maritim prin simplificarea și reducerea la minimum a, formalităților, cerințelor documentare și procedurilor la intrarea, staționarea și plecarea navelor angajate în voiaje internaționale;

au convenit următoarele:

**Articolul I**

Guvernele contractante se angajează sa adopte, în conformitate cu prevederile prezentei Convenții și ale Anexei la aceasta, toate măsurile corespunzătoare pentru a facilita și grăbi traficul maritim internațional și pentru a preveni întârzierile inutile ale navelor și ale persoanelor și bunurilor la bord.

**Articolul II**

(1) Guvernele contractante se angajează sa coopereze, în conformitate cu prevederile prezentei Convenții, în ceea ce privește formularea și aplicarea măsurilor pentru facilitarea sosirii, staționării și plecării navelor. Aceste măsuri aplicabile în măsură deplină, vor fi nu mai puțin favorabile decât măsurile aplicate față de alte mijloace de transport internațional; totuși măsurile respective se pot deosebi în funcție de cerințele specifice.

(2) Măsurile pentru facilitarea traficului maritim internațional prevăzute de prezenta Convenție și Anexa la aceasta vor fi aplicate în egala măsura față de navele statelor de coasta și ale statelor fără coastă maritimă, ale căror guverne constituie Părți la prezenta Convenție.

(3) Prevederile prezentei Convenții nu se aplică față de navele militare și iahturile de agrement.

**Articolul III**

Guvernele contractante se angajează sa coopereze pentru asigurarea celui mai înalt grad de uniformizare a formalităților, a cerințelor documentare și a procedurilor, în toate domeniile în care o astfel de uniformizare poate facilita și îmbunătăți traficul maritim internațional și reduce la minimum orice modificări ale formalităților, cerințelor documentare și procedurilor necesare pentru a îndeplini cerințele speciale de natură națională.

**Articolul IV**

În vederea realizării scopurilor stabilite în articolele precedente ale prezentei Convenții, Guvernele contractante se angajează sa coopereze reciproc sau prin intermediul Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale (denumită în continuare „Organizație”) în privința aspectelor



ce se referă la formalități, cerințe documentare și proceduri, precum și la aplicarea acestora față de traficul maritim internațional.

#### Articolul V

(1) Nici o prevedere a prezentei Convenții, sau a Anexei la aceasta nu va fi interpretată în calitate de impediment pentru aplicarea oricăror facilități mai extinse pe care un Guvern contractant le acordă în prezent sau le va putea acorda în viitor în privința traficului maritim internațional, în conformitate cu legislația națională a acestuia, sau cu prevederile oricărui alt acord internațional.

(2) Nici o prevedere a prezentei Convenții sau a Anexei la aceasta nu va fi interpretată în calitate de impediment pentru un Guvern contractant de a aplica măsuri temporare, considerate de către guvernul respectiv ca fiind necesare pentru păstrarea moralității, ordinii și securității publice, sau care pot preveni introducerea sau răspândirea bolilor, sau dăunătorilor, afectând sănătatea publică, animalele sau plantele.

(3) Toate aspectele ce nu sunt prevăzute în mod expres în prezenta Convenție rămân supuse legislației Guvernelor contractante.

#### Articolul VI

În sensul prezentei Convenții și al Anexei la aceasta:

(a) „Standarde” constituie acele măsuri ale căror aplicare uniformă de către Guvernele contractante în conformitate cu prezenta Convenție este necesară și aplicabilă pentru facilitarea traficului maritim internațional;

(b) „Practici recomandate” constituie acele măsuri ale căror aplicare de către Guvernele contractante este de dorit pentru facilitarea traficului maritim internațional.

#### Articolul VII

(1) Anexa la prezenta Convenție poate fi modificată de către Guvernele contractante, fie la propunerea unuia dintre acestea, fie prin intermediul unei conferințe convocate în acest scop.

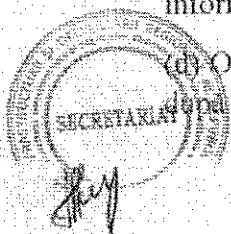
(2) Orice Guvern contractant poate propune un amendament la Anexă, prin înaintarea unui proiect al amendamentului în adresa Secretarului general al organizației (denumit în continuare „Secretar general”):

(a) În urma solicitării exprese a unui Guvern contractant, Secretarul general va comunica oricare dintre aceste propuneri direct Guvernelor contractante, pentru a fi examinate și acceptate de către acestea. În cazul în care nu va primi o asemenea solicitare expresă, Secretarul general poate continua cu acele consultații pe care le va considera a fi recomandabile până la comunicarea propunerii Guvernelor contractante;

(b) Fiecare Guvern contractant va notifica Secretarul general în termen de un an de la primirea unei astfel de comunicări dacă acesta va accepta sau nu propunerea;

(c) Orice notificare de genul dat va fi elaborată în scris în adresa Secretarului general, care va informa toate Guvernele contractante despre primirea acesteia;

(d) Orice amendament la Anexă în conformitate cu prezentul alineat va intra în vigoare la 6 luni după data la care amendamentul a fost acceptat de către majoritatea Guvernelor contractante;





(e) Secretarul general va informa Guvernele contractante despre orice amendament care va intra în vigoare în conformitate cu prezentul aliniat împreună cu data la care un asemenea amendament va intra în vigoare.

(3) Conferința Guvernelor contractante în vederea examinării amendamentelor la Anexă va fi convocată de către secretarul general la cererea a cel puțin unei treimi din numărul Guvernelor respective. Orice amendament adoptat prin intermediul unei astfel de conferințe printr-o majoritate de două treimi din numărul Guvernelor contractante, care au fost prezente și au votat, va intra în vigoare la 6 luni după data la care Secretarul general va notifica Guvernele contractante despre amendamentul adoptat.

(4) Secretarul general va notifica prompt toate Guvernele semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a oricărui amendament adoptat în conformitate cu prezentul Articol.

### Articolul VIII

(1) Orice Guvern contractant, care consideră ca este imposibil să respecte orice Standard prin armonizarea deplină a propriilor sale formalități, cerințe documentare și proceduri cu acesta, sau care consideră a fi necesară, din anumite motive, adoptarea unor formalități, cerințe documentare și proceduri ce diferă de cele prevăzute de Standardul respectiv, trebuie să informeze Secretarul general și să-i remită o notificare cu privire la diferențele dintre practica sa proprie și un Standardul respectiv. O astfel de notificare va fi elaborată cât mai curând posibil, după data intrării în vigoare a prezentei Convenții pentru Guvernul vizat, sau după adoptarea formalităților, cerințelor documentare și procedurilor ce se diferențiază.

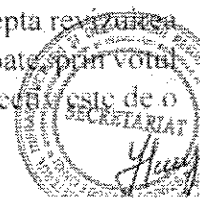
(2) Notificarea în adresa Secretarului general cu privire la astfel de diferențe în cazul unui amendament la Standard, sau a unui Standard nou-adoptat, va fi făcută de către un Guvern contractant cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a unui asemenea amendament, sau Standard nou-adoptat, sau după adoptarea formalităților, cerințelor documentare sau procedurilor ce se diferențiază și poate include menționarea acțiunilor propuse pentru armonizarea formalităților, cerințelor documentare sau procedurilor cu Standardul amendat sau nou-adoptat.

(3) Guvernele contractante sunt îndemnate, în măsura în care este posibil, să armonizeze formalitățile, cerințele documentare și procedurile sale cu Practicile recomandate. Îndată ce un Guvern contractant își va armoniza propriile formalități, cerințe documentare și proceduri cu orice Practică recomandată, acesta va notifica Secretarului general despre faptul dat.

(4) Secretarul general va informa Guvernele contractante despre orice notificare făcută în adresa acestuia în conformitate cu aliniatul precedent al prezentului Articol.

### Articolul IX

Secretarul general va convoca o conferință a Guvernelor contractante pentru revizuirea, sau amendarea prezentei Convenții, la solicitarea a cel puțin unei treimi din numărul Guvernelor contractante. Orice revizuire sau amendament va fi adoptat(ă) prin votul majoritar de două treimi din numărul voturilor Conferinței, iar ulterior vor fi certificate și comunicate de către Secretarul general tuturor Guvernelor contractante în vederea acceptării. La un an de la acceptarea revizuirii sau amendamentelor de către două treimi din numărul Guvernelor contractante, fiecare revizuire sau amendament va intra în vigoare pentru toate Guvernele contractante, cu excepția celor care, înainte de intrarea în vigoare, vor face o declarație cu privire la faptul că nu vor accepta revizuirea sau amendamentul. În timpul adoptării revizuirii sau amendamentului, Conferința poate, prin votul majoritar de două treimi, să stabilească faptul că revizuirea sau amendamentul respectiv este de o



astfel de natură, încât orice Guvern contractant, care a făcut o astfel de declarație și care nu va accepta revizuirea sau amendamentul într-o perioadă de un an după ce revizuirea, sau amendamentul va intra în vigoare, să înceteze, la expirarea acestei perioade, să mai constituie parte la Convenție.

#### Articolul X

(1) Prezenta convenție va rămâne deschisă pentru semnare pe o perioadă de 6 luni din data de azi și ulterior va rămâne deschisă pentru aderare.

(2) Guvernele statelor membre ale Organizației Națiunilor Unite sau ale oricăror altor agenții specializate, sau ale Agenției internaționale de energie atomică, sau Părțile la Statutul Curții Internaționale de Justiție pot deveni părți la prezenta Convenție prin:

(a) semnarea, fără rezerve, pentru aprobare;

(b) semnarea, fără rezerve, pentru aprobare, urmată de aprobare; sau

(c) aderare.

Aprobarea sau aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument în adresa Secretarului general.

(3) Guvernul oricărui stat care nu are dreptul să devină Parte în conformitate cu aliniatul (2) al prezentului articol, poate depune o cerere, prin intermediul Secretarului general, pentru a deveni o Parte și va fi admis ca Parte în conformitate cu aliniatul (2), cu condiția ca cererea acestuia a fost aprobată de două treimi din numărul Membrilor organizației, alții decât Membrii asociați.

#### Articolul XI

Prezenta Convenție va intra în vigoare la șaizeci de zile de la data la care Guvernele a cel puțin zece State, au semnat-o, fără rezerve în vederea aprobării, ori au depus instrumentele pentru aprobare sau aderare. Aceasta va intra în vigoare pentru oricare Guvern care a ulterior a aprobat-o, sau care a aderat la acesta, la 60 de zile după data depunerii instrumentelor de aprobare sau de aderare.

#### Articolul XII

La trei ani după intrarea în vigoare a prezentei Convenții pentru un Guvern contractant, un asemenea Guvern o poate denunța printr-o notificare în scris în adresa Secretarului general, care va informa toate Guvernele contractante despre conținutul și data primirii oricărei notificări de genul dat. Aceasta denunțare va intra în vigoare după un an sau după o perioadă mai lungă, ce poate fi specificată în notificare, de la data primirii notificării de către Secretarul general.

#### Articolul XIII

(1) (a) Națiunile Unite, în cazurile în care constituie autoritatea de administrare a unui teritoriu, sau orice Guvern contractant responsabil pentru relațiile internaționale ale unui teritoriu, trebuie, cât mai curând posibil, să se consulte cu un astfel de teritoriu și să depună eforturi pentru extinderea prezentei Convenții asupra teritoriului respectiv, precum și va putea în orice moment prin intermediul unei notificări în scris în adresa Secretarului general, declara faptul că această convenție trebuie să fie extinsă asupra unui astfel de teritoriu.



## ANEXĂ

### SECȚIUNEA I - DEFINIȚII ȘI PREVEDERI GENERALE

#### A. DEFINIȚII

În sensul prevederilor prezentei Anexa, următoarele semnificații vor fi atribuite pentru termenii enumerați:

Marfă. Orice bunuri, mărfuri și articole de orice tip, indiferent de acesta, transportate pe o navă, altele decât poșta, proviziile navei, piesele de schimb ale navei, echipamentul navei, efectele echipajului și bagajele însoțite ale pasagerilor;

Efectele echipajului. Îmbrăcăminte, articole de uz cotidian și orice alte articole care pot include bani, ce aparțin echipajului și sunt transportate la bordul navei;

Membru al echipajului. Orice persoană angajată efectiv pentru a îndeplini sarcini la bord, în perioada unei călătorii, în ceea ce privește funcționarea, sau deservirea navei și care este inclus în lista de echipaj;

Poștă. Expedieri de corespondență și alte obiecte transmise de și destinate livrării către administrațiile poștale;

Bagaje însoțite ale pasagerilor. Bunuri, care pot include bani, transportate pentru un pasager pe aceeași nava cu pasagerul, care pot fi, sau nu în posesia acestuia, cu condiția ca acestea nu vor fi transportate în temeiul unui contract de transport sau al unui alt acord similar;

Autorități publice. Agențiile sau oficialitățile unui Stat, responsabile pentru aplicarea legilor și a reglementărilor Statului respectiv, ce se referă la orice aspect al Standardelor și Practicilor recomandate, incluse în prezenta Anexă;

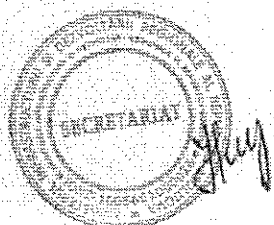
Proprietarul navei. Cel care deține sau operează nava, fie că acesta constituie o persoană fizică, corporație sau altă persoană juridică, precum și orice persoană care activează din numele proprietarului sau operatorului;

Echipamentul navei. Articolele, altele decât piesele de schimb ale navei, aflate la bordul navei pentru a fi utilizate pe aceasta, care constituie mijloace mobile, dar nu de natură consumabilă, inclusiv accesoriile precum: bărcile de salvare, dispozitivele de salvare, mobilierul, aparate ale navei și alte obiecte similare;

Piesele de schimb ale navei. Articolele pentru reparații sau înlocuire, destinate a fi încorporate în nava care le transportă;

Proviziile navei. Bunurile destinate utilizării pe navă, inclusiv bunuri consumabile, bunuri transportate pentru a fi vândute pasagerilor și membrilor echipajului, combustibili și lubrifianți, însă excluzând echipamentul navei și piesele de schimb ale navei;

Ora sosirii. Ora la care o navă se oprește pentru prima dată pentru repaos, fie la ancoră, sau la chei, într-un port.



## B. PREVEDERI GENERALE

În coroborare cu aliniatul (2) al articolului V al Convenției, prevederile prezentei Anexe nu vor împiedica autoritățile publice să ia măsurile corespunzătoare, inclusiv solicitarea informațiilor suplimentare, ce pot fi necesare în cazul suspectării de fraudă sau în abordarea problemelor speciale care constituie pericol grav pentru ordinea publică, securitatea publică sau sănătatea publică, sau pentru prevenirea introducerii, ori răspândirii bolilor sau dăunătorilor, care afectează animalele sau plantele.

1.1. Standard. Autoritățile publice vor cere în toate cazurile să le fie furnizate numai informații esențiale, iar numărul acestora va fi redus la minimum.

Întrucât în prezenta Anexă este stabilită o listă specifică a informațiilor, autoritățile publice nu vor cere să le fie furnizate informațiile pe care aceștia nu le consideră a fi esențiale.

1.2 Practică recomandată. În pofida faptului că documentele pentru anumite scopuri pot fi prevăzute și solicitate separat în prezenta Anexă, autoritățile publice, ținând cont de interesele persoanelor cărora li se cere să completeze documentele, precum și de scopurile pentru care acestea urmează să fie folosite, trebuie să furnizeze pentru două, sau mai multe documente de genul dat să fie combinate în unul singur, în orice caz în care acest lucru este posibil și dacă va rezultă o facilitare semnificativă.

## SECȚIUNEA 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI

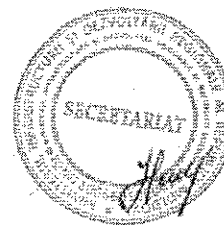
Această secțiune conține prevederi referitoare la formalitățile cerute de la proprietarii navelor de către autoritățile publice la sosirea, staționarea și plecarea navei și nu trebuie să fie interpretate astfel încât să excludă vreo cerință de prezentare pentru inspectarea de către autorităților corespunzătoare, a certificatelor și a altor documente transportate de navă cu privire la înmatricularea, dimensiunile, siguranța, personalul acestora și la alte aspecte conexe.

### A. GENERALITĂȚI

2.1 Standard. Autoritățile publice nu vor cere, pentru a fi reținute la sosirea sau la plecarea navelor pentru care se aplică Convenția, alte documente, decât cele care sunt vizate în prezenta secțiune.

Documentele în cauză constituie:

- Declarație generală
- Declarația de marfă
- Declarație privind proviziile navei
- Declarație privind efectele echipajului
- Lista de echipaj
- Lista pasagerilor
- Documentul solicitat în conformitate cu Convenția poștală universală pentru poștă
- Declarația maritimă de sănătate



## B. CONȚINUTUL ȘI SCOPUL DOCUMENTELOR

2.2 Standard. Declarația generală va constitui documentul de baza la sosire și la plecare, care furnizează informațiile cerute de autoritățile publice în legătură cu nava.

2.2.1 Practică recomandată. Același formular al Declarației generale ar trebui să fie acceptat atât la sosirea, cât și la plecarea navei.

2.2.2 Practică recomandată. În Declarația generală autoritățile publice nu ar trebui să solicite alte informații în afară de următoarele:

- Denumirea și descrierea navei
- Naționalitatea navei
- Date cu privire la înmatriculare
- Date cu privire la tonaj
- Numele comandantului
- Numele și adresa agentului navei
- Descrierea succintă a mărfii
- Numărul de echipaj
- Numărul de pasageri
- Detalii succinte cu privire la călătorie
- Data și ora sosirii sau data și ora plecării
- Portul de sosire sau plecare
- Poziția navei în port

2.2.3 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Declarația generală datată și semnată de către comandant, agentul navei sau de orice altă persoană, autorizată în modul corespunzător de către comandant.

2.3 Standard. Declarația de marfă va constitui documentul de baza la sosire și la plecare, care furnizează informațiile cerute de autoritățile publice în legătură cu

marfa. Cu toate acestea, de asemenea, pot fi solicitate să fie furnizate separat date cu privire la orice marfă periculoasă.

2.3.1 Practică recomandată. În Declarația de marfă autoritățile publice nu ar trebui să solicite alte informații în afară de următoarele:

(a) la sosire

- Denumirea și naționalitatea navei
- Numele comandantului
- Portul de unde a sosit
- Portul unde este întocmit raportul
- Marcajele și numerotarea; numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor
- Numărul conosamentelor pentru marfa care urmează să fie descărcată în portul respectiv
- Porturile în care marfa rămasă la bord va fi descărcată
- Porturile de expediție originare pentru bunurile expediate în temeiul conosamentelor.

(b) la plecare

- Denumirea și naționalitatea navei
- Numele comandantului
- Portul de destinație
- În privința bunurilor încărcate în portul respectiv: marcajele și numerotarea; numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor
- Numărul conosamentelor pentru marfa încărcată în portul respectiv.



2.3.2 Practică recomandată. În privința bunurilor rămase la bord, autoritățile publice ar trebui să solicite doar detalii succinte cu privire la informațiile esențiale minime care urmează să fie furnizate.

2.3.3 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Declarația de marfă datată și semnată de către comandant, agentul navei, sau de orice altă persoană, autorizată în modul corespunzător de către comandant.

2.3.4 Practică recomandată. Autoritățile publice ar putea accepta în locul Declarației de marfă o copie a manifestului navei, cu condiția ca acesta va conține toate informațiile solicitată în conformitate cu Practicile recomandate 2.3.1 și 2.3.2 și va fi datat și semnat în conformitate cu Standardul 2.3.3.

În calitate de alternativă, autoritățile publice pot accepta o copie a conosamentului semnată în conformitate cu Standardul 2.3.3, sau autenticată în calitate de copie veridică, în cazul în care natura și cantitatea mărfii permit acest lucru și cu condiția ca orice informație prevăzută de Practicile recomandate 2.3.1 și 2.3.2, care nu este inclusă în documentele respective, va fi, de asemenea, furnizată în altă parte și va fi certificată în modul corespunzător.

2.3.5 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să permită ca pachetele nedeclarate în manifest ce se află în posesia comandantului să fie omise din Declarația de marfă, cu condiția ca datele cu privire la acestea să fie furnizate separat.

2.4 Standard. Declarația privind proviziile navei va constitui documentul de baza la sosire și la plecare, care furnizează informațiile cerute de autoritățile publice în legătură cu proviziile navei.

2.4.1 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Declarația privind proviziile navei datată și semnată de către comandant, sau de orice alt funcționar al navei, care a fost autorizat în modul corespunzător de către comandant și care deține cunoștințe personale cu privire la faptele referitoare la proviziile navei.

2.5 Standard. Declarația privind efectele echipajului va constitui documentul de baza, care furnizează informațiile cerute de autoritățile publice în legătură cu efectele echipajului. Aceasta nu va fi solicitată la plecare.

2.5.1 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Declarația privind efectele echipajului datată și semnată de către comandant, sau de orice alt funcționar al navei autorizat în modul corespunzător de către comandant. Autoritățile publice pot, de asemenea, cere fiecărui membru al echipajului să își aplice semnătura sau, dacă acesta nu este capabil de acest lucru, să își lase amprenta pe declarația cu privire la efectele sale.

2.5.2 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în mod normal, să ceară informații cu privire la efectele echipajului, numai în cazul în care acestea sunt imposabile, sau supuse interdicțiilor sau restricțiilor.

2.6 Standard. Lista de echipaj va constitui documentul de baza, care furnizează autorităților publice informații cu privire la numărul și componența echipajului la sosirea și plecarea unei nave.

2.6.1 Practică recomandată. În Lista de echipaj autoritățile publice nu ar trebui să solicite alte informații în afară de următoarele:

- Denumirea și naționalitatea navei
- Nume
- Prenume
- Naționalitate
- Gradul sau clasa
- Data și locul nașterii



- Tipul și numărul documentului de identitate
- Portul și data sosirii
- De unde a sosit

2.6.2 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Listă de echipaj datată și semnată de către comandant sau de orice alt funcționar al navei autorizat în modul corespunzător de către comandant.

2.7 Standard. Lista pasagerilor va constitui documentul de baza, care furnizează autorităților publice informații cu privire la pasageri la sosirea și plecarea unei nave.

2.7.1 Practică recomandată. Autoritățile publice nu ar trebui să solicite Listele pasagerilor pentru rutele maritime pe distanțe scurte sau serviciile navale/feroviare combinate între țările vecine.

2.7.2 Practică recomandată. Autoritățile publice nu ar trebui să solicite, suplimentar la Listele pasagerilor, cărți de îmbarcare, sau debarcare pentru pasagerii ale căror nume sunt incluse în listele respective. Totuși, în cazul în care autoritățile publice au probleme speciale care constituie un pericol grav pentru sănătatea publică, o persoană, aflată într-un voiaj internațional, poate fi solicitată la sosire să prezinte în scris adresa de destinație.

2.7.3 Practică recomandată. În Lista pasagerilor autoritățile publice nu ar trebui să solicite alte informații în afară de următoarele:

- Denumirea și naționalitatea navei
- Numele
- Prenumele
- Naționalitatea
- Data nașterii
- Locul nașterii
- Portul de îmbarcare
- Portul de debarcare
- Portul și data sosirii navei

2.7.4 Practică recomandată. O lista întocmită de companiile de navigație pentru utilizarea proprie ar trebui să fie acceptată în locul Listei pasagerilor, cu condiția că aceasta va conține cel puțin informațiile solicitate în conformitate cu Practica recomandată 2.7.3 și că va fi datată și semnată în conformitate cu Standardul 2.7.5.

2.7.5 Standard. Autoritățile publice vor accepta o Listă a pasagerilor datată și semnată de către comandant, agentul navei sau de orice altă persoană, autorizată în modul corespunzător de către comandant.

2.7.6 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să asigure faptul că proprietarii navei le vor informa la sosire despre prezența oricărui pasager clandestin depistat la bord.

2.8 Standard. Autoritățile publice nu vor solicita la sosirea sau la plecarea unei nave nicio declarație scrisă în ceea ce privește poșta, cu excepția celei prevăzute în Convenția Poștală Universală.

2.9 Standard. Declarația maritimă de sănătate va constitui documentul de bază, care furnizează informațiile solicitate de Autoritățile sanitare ale portului cu privire la starea de sănătate la bordul unei nave pe parcursul călătoriei și la sosirea în port.

## C. DOCUMENTE LA SOSIRE

2.10 Standard. La sosirea unei nave într-un port, autoritățile publice nu vor solicita mai mult de:

- 5 copii ale Declarației generale



- 4 copii ale Declarației de marfă
- 4 copii ale Declarației privind proviziile navei
- 2 copii ale Declarației privind efectele echipajului
- 4 copii ale Listei de echipaj
- 4 copii ale Listei pasagerilor
- 1 copie a Declarației maritime de sănătate

#### D. DOCUMENTE LA PLECARE

2.11 Standard. La plecarea unei nave dintr-un port, autoritățile publice nu vor solicita mai mult de:

- 5 copii ale Declarației generale
- 4 copii ale Declarației de marfă
- 3 copii ale Declarației privind proviziile navei
- 2 copii ale Listei de echipaj
- 2 copii ale Listei pasagerilor

2.11.1 Practică recomandată. La plecarea unei nave dintr-un port nu ar trebui să fie solicitată o Declarație de marfă nouă, care să se refere la marfa care a fost declarată la sosirea în portul respectiv și care a rămas la bord.

2.11.2 Practică recomandată. La plecare nu ar trebui să fie solicitată o Declarație privind proviziile navei separată, nici pentru proviziile navei care au fost declarate la sosire, nici pentru proviziile care au fost încărcate în port și care sunt vizate într-un document vamal prezentat în portul respectiv.

2.11.3 Standard. În cazul în care autoritățile publice vor solicita informații referitoare la echipajul unei nave la plecarea acesteia, o copie a Listei de echipaj prezentate la intrare, va fi acceptată la plecare, dacă aceasta a fost semnată repetat și a fost modificată astfel încât să indice orice schimbare referitoare la numărul și componenta echipajului, sau dacă va indica faptul că nu a fost efectuată nici o modificare.

#### E. MĂSURI PENTRU FACILITAREA FORMALITĂȚILOR CU PRIVIRE LA MARFĂ, PASAGERI, ECHIPAJ ȘI BAGAJ

2.12 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și administrațiile portuare, să întreprindă măsuri corespunzătoare, în rezultatul cărora timpul în port va putea fi redus la minimum, precum și ar trebui să prevadă aranjamente satisfăcătoare cu privire la fluxul traficului portuar, ar trebui să revizuiască frecvent toate procedurile în legătură cu sosirea și plecarea navelor, inclusiv aranjamentele pentru îmbarcare și debarcare, încărcare și descărcare, servire și altele de genul dat. Acestea ar trebui, de asemenea, să întreprindă măsuri prin intermediul cărora navele marfare și mărfurile acestora să poată fi introduse și eliberate în zona de lucru a navei, în măsura în care acest lucru este posibil.

2.12.1 Practică recomandată. Autorități publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și administrațiile portuare, să întreprindă măsuri corespunzătoare, în rezultatul cărora vor fi furnizate aranjamente satisfăcătoare privind fluxul traficului portuar, astfel încât procedurile de gestionare și eliberare a mărfii să fie ușoare și simple. Aceste aranjamente vor viza toate etapele de la momentul sosirii navei la doc pentru descărcare și vămuire și pentru depozitarea și reexpedierea mărfii, dacă este necesar. Ar trebui să existe o cale de acces convenabilă și directă între depozitul de mărfuri și zona de control vamal, ambele ar trebui să fie situate în apropierea zonei de andocare, precum și ar trebui să fie disponibile sisteme mecanice de transport, acolo unde este posibil.





## F. ESCALE CONSECUTIVE ÎN DOUĂ SAU MAI MULTE PORTURI DIN ACELAȘI STAT

2.13 Practică recomandată. Luând în considerare procedurile îndeplinite la sosirea unei nave în primul port de escală de pe teritoriul unui Stat, formalitățile și documentele cerute de autoritățile publice din orice port de escala ulterior din țara respectivă, vizitat fără o escala intermediară într-un port dintr-o alta țara, ar trebui să fie reduse la minimum.

## G. COMPLETAREA DOCUMENTELOR

2.14 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, cât mai curând posibil, să accepte documentele prevăzute în prezenta Anexă, cu excepția Standardului 3.7, indiferent de limba în care este furnizată informația solicitată, cu condiția că acestea ar putea solicita o traducere scrisă sau verbală într-o limbă oficială a țării sale sau a Organizației, în cazul în care vor considera acest lucru a fi necesar.

2.15 Standard. Dactilografierea nu va fi necesară pentru completarea documentelor prevăzute în prezenta Secțiune. Înregistrările scrise de mână cu cerneală sau creion care nu se șterge vor fi acceptate în cazul în care vor fi lizibile.

2.16 Standard. Autoritățile publice din țara oricărui port preconizat pentru sosire, descărcare sau tranzitare, nu vor solicita ca niciun document cu privire la navă, marfa, proviziile, pasagerii sau echipajul acesteia, după cum sunt menționate în prezenta Secțiune, să fie legalizate, verificate, autentificate sau perfectate în prealabil de oricare dintre reprezentanții din străinătate ai acestora. Aceasta nu va fi interpretată precum că ar exclude vreo cerință cu privire la prezentarea pașaportului sau a altui document de identitate al unui pasager, ori membru de echipaj pentru perfectarea vizei sau pentru scopuri similare.

## SECȚIUNEA 3. SOSIREA ȘI PLECAREA PERSOANELOR

Această secțiune conține prevederi referitoare la formalitățile cerute de către autoritățile publice în privința echipajului și a pasagerilor, la sosirea sau la plecarea unei nave.

### A. CERINȚE ȘI PROCEDURI LA SOSIRE ȘI LA PLECARE

3.1 Standard. Un pașaport valabil va constitui documentul de baza, care furnizează autorităților publice informații cu privire la un pasager individual la sosirea și plecarea unei nave.

3.1.1 Practică recomandată. Guvernele contractante, în măsura posibilităților, ar trebui să convină, prin acorduri bilaterale sau multilaterale, acceptarea documentelor de identitate oficiale în locul pașapoartelor.

3.2 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să adopte aranjamente în virtutea cărora pașapoartele pasagerilor navei sau alte documente de identitate oficiale acceptate în locul acestora, să fie verificate de autoritățile de imigrare doar o dată la intrare și o dată la plecare. Suplimentar, aceste pașapoarte sau documente de identitate oficiale pot fi solicitate a fi prezentate pentru verificare, sau identificare în legătură cu formalitățile vamale sau alte formalități, la intrare și la plecare.

3.3 Practică recomandată. După prezentarea personală a pașapoartelor, sau a altor documente de identitate oficiale acceptate în locul acestora, autoritățile publice ar trebui să le înapoieze imediat



după verificare, dar să nu le rețină în scopul obținerii unui control suplimentar, în afară cazurilor în care există anumite impedimente pentru admiterea unui pasager pe teritoriul respectiv.

**3.4 Practică recomandată.** Nu ar trebui să solicite de la pasagerii care se imbarcă sau se debarcă, sau de la proprietarii navelor, din numele acestora, informații în scris suplimentare la informațiile deja existente în pașapoartele sau în documentele de identitate oficiale ale acestora, sau informații care se repetă în acestea, cu excepția celor necesare pentru completarea documentelor prevăzute în prezenta Anexă.

**3.5 Practică recomandată.** Autoritățile publice care solicită informații suplimentare în scris, altele decât cele necesare pentru a completa documentele prevăzute în prezenta Anexă, la imbarcarea sau debarcarea pasagerilor, ar trebui să limiteze cerințele pentru identificarea ulterioară a pasagerilor la punctele prevăzute în Practica recomandată 3.6 (Cartea de imbarcare/debarcare). Autoritățile publice ar trebui să accepte Cartea de imbarcare/debarcare în momentul completării de către pasager și nu ar trebui să solicite ca aceasta să fie completată sau verificată de către proprietarul navei. Scrisul de mână lizibil pe carte ar trebuie să fie acceptat, cu excepția cazului în care formularul specifică scrierea cu litere de tipar. De la fiecare pasager ar trebui să fie cerută numai un exemplar al Cărții de imbarcare/debarcare, care poate include una sau mai multe copii cu hârtie indigo făcute simultan.

**3.6 Practică recomandată.** În Tichetele de imbarcare/debarcare autoritățile publice nu ar trebui să solicite alte informații în afară de următoarele:

- Nume:
- Prenume
- Naționalitate
- Numărul pașaportului sau al altui document de identitate oficial
- Data nașterii
- Locul nașterii
- Ocupație:
- Portul de imbarcare/debarcare
- Sexul
- Adresa destinației
- Semnătură

**3.7 Standard.** În cazurile în care pentru persoanele care se află la bordul unei nave este solicitată dovada protecției împotriva holerei, febrei galbene sau variolei, autoritățile publice vor accepta Certificatul internațional de vaccinare sau revaccinare sub formele prevăzute în Regulamentul Sanitar Internațional.

**3.8 Practică recomandată.** Examinarea medicală a persoanelor de la bord sau a persoanelor care se debarcă de pe nave, ar trebuie să fie limitată, în mod normal, la acele persoane care sosesc dintr-o zonă infectată cu boli carantinabile în perioada de incubare a bolii vizate (după cum este specificat în Regulamentul Sanitar Internațional). Examinarea medicală suplimentară poate, totuși, să fie solicitată în conformitate cu Regulamentul Sanitar Internațional.

**3.9 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în mod normal, să efectueze, controlul vamal pentru bagajele însoțite ale pasagerilor la sosire, pe bază de eșantionare sau control selectiv. Ar trebui să se renunțe, în măsura posibilităților, la Declarațiile scrise cu privire la bagajele însoțite ale pasagerilor.

**3.9.1 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebuie, în măsura posibilităților, să renunțe la controlul bagajelor însoțite ale pasagerilor la plecare.

**3.9.2 Practică recomandată.** În cazul în care nu se poate renunța complet la controlul bagajelor însoțite ale pasagerilor la plecare, un astfel de control ar trebui, în mod normal, să fie efectuat pe bază de eșantionare sau control selectiv.



3.10 Standard. Un document de identitate al marinarului sau un pașaport valabil va constitui documentul de baza, care furnizează autorităților publice informații cu privire la un membru individual al echipajului la sosirea și plecarea unei nave.

3.10.1 Standard. În documentul de identitate al marinarului autoritățile publice nu ar trebui să solicite mai multe informații decât următoarele:

- Nume
- Prenume
- Data și locul nașterii
- Naționalitate
- Caracteristici fizice
- Fotografie (autenticată)
- Semnătură
- Data expirării (dacă există)
- Autoritatea publică emitentă

3.10.2 Standard. În situația în care este necesar ca un marinar să intre sau să iasă dintr-o țară în calitate de pasager, cu orice mijloace de transport, cu scopul de:

(a) a reveni pe nava sa sau pentru a se transfera pe o altă navă;

(b) a trece în tranzit, în scopul de a reveni pe nava sa într-o altă țară sau pentru repatriere, sau pentru orice alt scop aprobat de autoritățile țării respective,

autoritățile publice vor accepta pentru marinar, în locul unui pașaport, documentul de identitate valabil al marinarului, în cazul în care documentul respectiv va garanta readmiterea titularului în țara care a eliberat documentul.

3.10.3 Practică recomandată. Autoritățile publice nu ar trebui, în mod normal, să solicite prezentarea documentelor de identitate personale sau a informațiilor care completează documentul de identitate al marinarului în ceea ce privește membrii echipajului, cu excepția celor prevăzute în Lista de echipaj.

## B. MĂSURI PENTRU FACILITAREA FORMALITĂȚILOR CU PRIVIRE LA MARFĂ, PASAGERI, ECHIPAJ ȘI BAGAJ

3.11 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și cu administrațiile portuare, să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura aranjamente satisfăcătoare privind fluxul traficului portuar, astfel încât pasagerii, echipajul și bagajele să poată fi procesate rapid, ar trebuie să furnizeze personalul corespunzător, precum și ar trebui să se asigure de faptul că au fost furnizate instalații corespunzătoare, o atenție specială fiind atrasă aranjamentelor privind încărcarea, descărcarea, transportarea bagajelor (inclusiv utilizarea sistemelor mecanizate) și punctelor în care se constată frecvent întârzieri ale pasagerilor. Ar trebui să fie întreprinse măsuri, în caz de necesitate, pentru trecerea sub adăpost, de la navă la punctul unde urmează să fie efectuată verificarea pasagerilor și echipajului.

3.11.1 Practică recomandată. Autorități publice ar trebui:

(a) în cooperare cu proprietarii navelor și administrațiile portuare, să prevadă aranjamente potrivite, precum:

(i) o metodă individuală și continuă de procesare a pasagerilor și bagajelor;

(ii) un sistem care ar permite pasagerilor să identifice și să obțină cu ușurință bagajele de cală ale acestora, îndată ce acestea vor fi plasate în zona în care pot fi revendicate;



(b) să se asigure de faptul că administrațiile portuare au întreprins toate măsurile necesare pentru:

(i) a furniza accesul ușor și rapid al pasagerilor și bagajul acestora către și de la transportul local;

(ii) în cazul în care echipajele sunt solicitate să se prezinte la sedii în scopuri guvernamentale, aceste sedii să fie ușor accesibile și cât mai apropiate unele de altele.

3.12 Practică recomandată. Autoritățile publice trebuie să ceară proprietarilor navelor să asigure faptul că personalul navei va întreprinde toate măsurile corespunzătoare care vor ajuta la accelerarea procedurilor de sosire pentru pasageri și echipaj. Aceste măsuri pot include:

(a) remiterea în adresa autorităților publice interesate a unui mesaj prealabil care va indica ora preconizată a sosirii, urmând informații cu privire la toate modificările referitoare la timp, cu indicarea itinerarului de deplasare în cazul în care faptul dat ar putea afecta cerințele pentru verificare;

(b) pregătirea prealabilă a documentelor navei pentru o verificare rapidă;

(c) asigurarea scărilor sau altor mijloace pentru îmbarcare atunci când nava se deplasează spre cheu sau ancorare;

(d) asigurarea adunării și prezentării prompte și ordonate a persoanelor la bord, cu documentele necesare, pentru verificare, atrăgând atenție la aranjamentele privind scutirea membrilor echipajului de sarcinile esențiale din camerele motoarelor și din alte locuri, în acest scop.

3.13 Practică recomandată. Pentru introducerea numelor în documentele pasagerilor și echipajului se va practica introducerea numelui sau numelor de familie la început. În cazul în care sunt utilizate atât numele de familie al tatălui, cât și al mamei, numele de familie al tatălui ar trebui să fie introdus la început. În cazul în care pentru femeile căsătorite sunt folosite atât numele de familie al soțului, cât și al tatălui soției, numele de familie al tatălui soțului va fi introdus la început.

3.14 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte pasagerii și echipajul fără întârziere nejustificată pentru verificarea privind admiterea pe teritoriul satului, în cazul în care o asemenea verificare este necesară.

3.15 Standard. Autoritățile publice nu vor impune nici o penalitate proprietarilor navelor, în cazul în care orice document de control deținut de către un pasager va fi considerat necorespunzător, sau în cazul în care din acest motiv pasagerul nu va putea fi admis pe teritoriul statului respectiv.

3.15.1 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să le propună proprietarilor navelor să întreprindă toate măsurile de prevenire pentru a se asigura de faptul că pasagerii dețin toate documentele de control solicitate de către Guvernele contractante.

#### SECȚIUNEA 4 - SĂNĂTATEA PUBLICĂ ȘI CARANTINA, INCLUSIV MĂSURILE SANITARE PENTRU ANIMALE ȘI PLANTE

4.1 Practică recomandată. Autoritățile publice ale unui Stat care nu constituie Parte la Regulamentul Sanitar Internațional ar trebui să depună toate eforturile pentru a aplica prevederile relevante a acestui Regulament față de transportul naval internațional.

4.2 Practică recomandată. Guvernele contractante care au interese comune în ceea ce privește condițiile sanitare, geografice, sociale sau economice trebuie să încheie acorduri speciale în



conformitate cu Articolul 98 al Regulamentului Sanitar Internațional, în cazul în care acordurile facilitează aplicarea acestui Regulament.

4.3 Practică recomandată. În cazul în care sunt solicitate Certificatele sanitare sau documentele similare pentru transportarea unor anumite animale, plante sau produse, certificatele și documentele respective ar trebui să fie simple și mediatizate pe scară largă, iar Guvernele contractante ar trebui să colaboreze în vederea standardizării unor asemenea cerințe.

4.4 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, atunci când este posibil, să autorizeze acordarea prin radio unei nave a autorizației de intrare în port în cazul în care, pe baza informațiilor primite de la aceasta până la sosirea acesteia, autoritatea sanitară a portului de sosire preconizat consideră că sosirea acesteia nu va duce la introducerea sau răspândirea unei boli carantinabile. Autoritățile sanitare ar trebui, în măsura posibilităților, să fie autorizate să se urce la bord înainte de intrarea navei în port.

4.4.1. Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să coopereze cu proprietarii navelor pentru a asigura respectarea tuturor cerințelor, astfel încât îmbolnăvirea pe o nava să fie raportată prompt, prin radio, autorităților sanitare ale portului în care urmează să sosească nava, pentru a facilita asigurarea prezenței oricărui personal medical specializat și a echipamentelor necesare pentru procedurile sanitare la sosire.

4.5 Standard. Autoritățile publice trebuie să adopte aranjamente pentru a asigura faptul că toate agențiile de călătorii sau alte persoane cointerestate să poată furniza pasagerilor, cu suficient timp până la plecare, listele privind vaccinele cerute de autoritățile publice ale țărilor în cauză, precum și formularele certificatelor de vaccinare în conformitate cu Regulamentul Sanitar Internațional. Autoritățile publice trebuie să întreprindă toate măsurile posibile ca vaccinatorii să utilizeze Certificatele internaționale de vaccinare sau revaccinare, pentru a asigura o acceptare uniformă.

4.6 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să ofere încăperi pentru completarea Certificatelor internaționale de vaccinare sau revaccinare, precum și încăperi pentru vaccinare, într-un număr cât mai mare de porturi posibil.

4.7 Standard. Autoritățile publice trebuie să se asigure de faptul că măsurile sanitare și formalitățile de sănătate au fost inițiate imediat, au fost finisate fără întârziere și au fost aplicate fără discriminare.

4.8 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să mențină în cât mai multe porturi posibile încăperi pentru aplicarea măsurilor de carantină sanitară, agricolă sau veterinară.

4.9 Practică recomandată. Asemenea facilități medicale ar trebui să fie în permanență ușor accesibile pentru tratamentul de urgență al echipajelor și pasagerilor în cât mai multe porturi din cadrul unui stat, în măsura în care acest lucru este rezonabil și posibil.

4.10 Standard. Cu excepția cazurilor de urgență, care constituie un pericol grav pentru sănătatea publică, autoritățile sanitare ale unui port nu trebuie să interzică unei nave care nu este infectată, sau nu este suspectată ca fiind infectată cu o boală carantinabilă să descarce, sau să încarce marfă, ori provizii sau să se alimenteze cu combustibil ori apă.

4.11 Practică recomandată. Transportul animalelor, al materiei prime animaliere, produselor animaliere brute, produselor alimentare de origine animalieră și al produselor vegetale, care necesită a fi supuse carantinei, trebuie să fie permis numai în circumstanțe speciale, dacă este însoțit de un certificat de carantină în forma aprobată de către statele vizate.



## SECȚIUNEA 5 - PREVEDERI DIVERSE

### A. OBLIGAȚIUNI ȘI ALTE FORME DE GARANȚIE

5.1 Practică recomandată. În cazul în care autoritățile publice solicită obligațiuni sau alte forme de garanție de la proprietarii navelor pentru a asigura răspunderea în temeiul legilor și reglementărilor vamale, cu privire la imigrație, sănătatea publică, carantina agricolă sau alte legi și reglementări similare ale unui stat, acestea ar trebui să permită utilizarea unei singure obligațiuni complete sau a unei alte forme de garanție oricând este posibil.

### B. ERORI ÎN DOCUMENTE ȘI PENALITĂȚILE PENTRU ACESTEA

5.2 Standard. Autoritățile publice trebuie să permită, fără a reține nava, corectarea erorilor din orice document prevăzut în prezenta Anexă, în cazul în care considera că acestea sunt involuntare, nu au un caracter grav, că nu se datorează unei neglijențe repetate și că au fost comise fără intenția de încălcarea a legilor sau regulamentelor, cu condiția că aceste erori au fost depistate înainte ca documentul să fie examinat complet, iar corectările pot fi efectuate fără întârziere.

5.3 Standard. În cazul constatării erorilor în documentele prevăzute în prezenta Anexă, care au fost semnate de către proprietarul navei sau de comandant, sau în numele acestora, nu vor fi aplicate penalități până când nu se acorda oportunitatea de a demonstra autorităților publice că erorile au fost involuntare, nu au un caracter grav, nu sunt datorate unei neglijențe repetate și nu au fost comise cu intenția de a încălca legile sau regulamentele.

### C. SERVICII ÎN PORTURI

5.4 Practică recomandată. Serviciile obișnuite ale autorităților publice dintr-un port ar trebuie să fie furnizate gratuit în timpul programului normal de lucru. Autoritățile publice ar trebui să depună toate eforturile pentru a stabili un program regulat de lucru pentru serviciile acestora în porturi, în conformitate cu perioadele obișnuite ale volumului esențial de lucru.

5.4.1. Practică recomandată. Guvernele contractante ar trebui să întreprindă toate măsurile practicabile pentru a organiza serviciile normale ale autorităților publice în porturi în scopul evitării reținerilor inutile ale navelor după sosirea acestora, sau atunci când sunt pregătite de plecare și să reducă la minimum timpul pentru îndeplinirea formalităților, cu condiția că autorităților publice le va fi remisă o notificare cu suficient timp înainte de ora estimată pentru sosire sau plecare.

5.4.2 Standard. O autoritate sanitară nu percepe nicio taxă pentru nicio examinare medicală sau orice examinare suplimentară, fie bacteriologică sau de altă natură, efectuată la orice oră de zi, sau de noapte, în cazul în care o astfel de examinare este necesară pentru a stabili starea de sănătate a persoanei examinate, nici pentru vizitarea și inspectarea unei nave în scop de carantină, cu excepția inspecției unei nave pentru eliberarea unui certificat de deratizare sau a unui certificat de exceptare de la deratizare, precum și nu se va percepe taxă pentru orice vaccinare a unei persoane care sosește cu nava și nici pentru certificarea acesteia. Cu toate acestea, în cazul în care sunt necesare alte măsuri în legătură cu o navă sau pasagerii, sau echipajul acesteia și de către o autoritate sanitară sunt stabilite taxe pentru acestea, taxele respective vor fi stabilite în conformitate cu un tarif unic care trebuie să fie uniform pentru teritoriul în cauză și vor fi percepute fără diferențiere în legătură cu naționalitatea,



*Hay*

domiciliul sau reședința oricărei persoane vizate, sau în legătură cu naționalitatea, pavilionul, înregistrarea sau proprietarul navei.

5.4.3 Practică recomandată. Atunci când serviciile autorităților publice sunt furnizate în afara programului normal de lucru la care se face referire în Practica recomandată 5.4, acestea

ar trebui să fie furnizate în baza unor condiții moderate care nu vor depăși costul real al serviciilor prestate.

5.5 Standard. În cazul în care volumul traficului într-un port justifică faptul dat, autoritățile publice trebuie să se asigure că sunt furnizate servicii pentru îndeplinirea formalităților privind mărfurile și bagajele, indiferent de valoare sau tip.

5.6 Practică recomandată. Guvernele contractante ar trebui să depună toate eforturile pentru a adopta aranjamente prin intermediul cărora un Guvern va permite altui Guvern anumite facilități înainte sau în timpul călătoriei în ceea ce privește verificarea navelor, pasagerilor, echipajului, bagajelor, mărfurilor și documentelor în scopuri vamale, de imigrare, de sănătate publică, de carantină a plantelor și animalelor, atunci când o astfel de acțiune va facilita verificarea la sosirea în statul respectiv.

#### D. MARFA NEDESCĂRCATĂ ÎN PORTUL DE DESTINAȚIE PRECONIZAT

5.7 Standard. În cazul în care orice marfă menționată în Declarația de marfă nu este descărcată în portul de destinație preconizat, autoritățile publice vor permite modificarea Declarației de marfă și nu vor impune penalități dacă sunt convinși că marfa nu a fost de fapt încărcată pe navă, sau dacă a fost încărcată, a fost descărcată într-un alt port.

5.8 Standard. În cazul în care, din greșală sau dintr-un alt motiv întemeiat, orice marfă este descărcată într-un alt port decât portul de destinație preconizat, autoritățile publice vor facilita reexpedierea către destinația preconizată pentru aceasta. Această prevedere nu se aplică față de mărfurile periculoase, interzise sau restricționate.

#### E. LIMITAREA RĂSPUNDERII PROPRIETARILOR NAVELOR

5.9 Standard. Autoritățile publice nu vor solicita unui proprietar al navei să introducă informații speciale, pentru utilizarea de către autoritățile respective, într-un conosament sau o copie a acestuia, cu excepția cazului în care proprietarul navei constituie sau acționează din numele importatorului sau exportatorului.

5.10 Standard. Autoritățile publice nu vor atrage la răspundere proprietarul navei pentru prezentarea sau corectitudinea documentelor care sunt solicitate de la importator sau exportator, în legătură cu autorizarea mărfii, cu excepția cazului în care proprietarul navei constituie sau acționează din numele importatorului sau exportatorului.

Copie certificată ca fiind veridică a textului în limba engleză al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, încheiată la Londra la 09 aprilie 1965, originalul căreia se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale:

/semnătură/

Londra, 07.02.1980



*[Handwritten signature]*

TEXTUL AMENDAT AL ARTICOLULUI VII AL CONVENȚIEI PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI  
MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965





TEXTUL AMENDAT  
AL ARTICOLULUI VII AL CONVENȚIEI PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965

ARTICOLUL VII

(1) Anexa la prezenta Convenție poate fi modificată de către Guvernele contractante, fie la propunerea unuia dintre acestea, fie prin intermediul unei Conferințe convocate în acest scop.

(2) Orice Guvern contractant poate propune un amendament la Anexă, înaintând un proiect al amendamentului în adresa Secretarului general al Organizației (denumit în continuare „Secretar general”).

(a) Orice amendament propus în conformitate cu prezentul aliniat va fi luat în considerație de către Comitetul de facilitare al Organizației, cu condiția că acesta a fost diseminat cu cel puțin trei luni până la ședința Comitetului respectiv. În cazul în care va fi adoptat de două treimi din Guvernele contractante care au fost prezente și au votat în cadrul Comitetului, amendamentul va fi comunicat de către Secretarul general tuturor Guvernelor contractante.

(b) Orice amendament la Anexă în conformitate cu prezentul aliniat va intra în vigoare la cincisprezece luni după ce Secretarul general va comunica propunerea tuturor Guvernelor contractante, cu excepția cazului în care în termen de douăsprezece luni după comunicare, cel puțin o treime din Guvernele contractante au notificat Secretarul general în scris despre faptul că acestea nu acceptă propunerea.

(c) Secretarul general va informa Guvernele contractante despre orice notificare primită în conformitate cu litera (b) și despre data intrării în vigoare.

(d) Guvernele contractante care nu acceptă un amendament nu vor fi obligate să respecte amendamentul dat, însă vor urma procedura prevăzută în Articolul VIII la prezenta Convenție.

(3) Conferința Guvernelor contractante în vederea examinării amendamentelor la Anexă va fi convocată de către secretarul general la cererea a cel puțin unei treimi din numărul Guvernelor respective. Orice amendament adoptat prin intermediul unei astfel de conferințe printr-o majoritate de două treimi din numărul Guvernelor contractante, care au fost prezente și au votat, va intra în vigoare la 6 luni după data la care Secretarul general va notifica Guvernele contractante despre amendamentul adoptat.

(4) Secretarul general va notifica prompt toate Guvernele semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a oricărui amendament adoptat în conformitate cu prezentul Articol.

Autentificată în calitate de copie veridică a Articolului VII amendat al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptat la Londra la 19 noiembrie 1975, originalul căruia se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale

*/semnătură/*

Londra, 18 iulie 2008



**Amendamente la Anexa la CONVENȚIA  
privind facilitarea traficului maritim internațional  
(FAL)  
Londra, 28 noiembrie 1969**

**Stampilă:** MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE AL  
REPUBLICII MOLDOVA, 2;

AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI  
MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, PROPUSE GUVERNELOR CONTRACTANTE LA 28  
NOIEMBRIE 1969 PENTRU ACCEPTAREA ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL VII  
(2) AL CONVENȚIEI

**AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, PROPUSE GUVERNELOR  
CONTRACTANTE LA 28 NOIEMBRIE 1969 PENTRU ACCEPTAREA ÎN  
CONFORMITATE CU ARTICOLUL VII (2) AL CONVENȚIEI**

**1. SECȚIUNEA 1 - DEFINIȚII ȘI PREVEDERI GENERALE**

**A. DEFINIȚII**

Imediat după definiția „Membru al echipajului” va fi introdusă următoarea definiție nouă:

Nava de croazieră constituie o navă aflată într-o călătorie internațională, transportând pasageri care participă la un program de grup și care sunt cazați la bord, în scopul efectuării de vizite turistice temporare programate în unul sau mai multe porturi diferite și pe care în timpul călătoriei în mod normal:

- (a) nu se îmbarcă sau debarcă oricare alți pasageri;
- (b) nu este încărcată sau descărcată nici un fel de marfă;

**2. SECȚIUNEA 3 - SOSIREA ȘI PLECAREA PERSOANELOR**

Imediat după Practica recomandată 3.15.1 va fi introdusă Subsecțiunea:

**C. FACILITĂȚI PENTRU NAVELE ANGAJATE ÎN CROAZIERE ȘI PENTRU PASAGERI DE CROAZIERĂ**

În această subsecțiune nouă vor fi introduse Practicile recomandate și Standardele noi:

3.16.1 Standard. Autoritățile publice vor autoriza acordarea prin radio unei nave de croazieră a autorizației de intrare în port în cazul în care, pe baza informațiilor primite de la aceasta până la sosirea acesteia, autoritatea sanitară a portului de sosire preconizat consideră că sosirea acesteia nu va duce la introducerea sau răspândirea unei boli carantinabile.

3.16.2 Standard. Pentru navele de croazieră. Declarația generală. Lista pasagerilor și Lista de echipaj vor fi solicitate doar în primul port de sosire și în ultimul port de plecare dintr-o țară, cu condiția că nu va fi introdusă nici o modificare în circumstanțele călătoriei.

3.16.3 Standard. Pentru navele de croazieră, Declarația privind proviziile navei și Declarația privind efectele echipajului vor fi solicitate numai în primul port de sosire într-o țară.

3.16.4 Standard. Pașapoartele sau alte documente de identitate oficiale vor rămâne în permanență în posesia pasagerilor de croazieră.

3.16.5 Practică recomandată. În cazul în care o navă de croazieră va staționa într-un port pentru mai puțin de 72 de ore, nu va fi necesar ca pasagerii de croazieră să dețină vize, cu excepția unor circumstanțe speciale stabilite de autoritățile publice vizate.

Notă: Obiectivul prezentei Practici recomandate constă în faptul că fiecare stat contractant poate elibera unor astfel de pasageri sau accepta de la aceștia la sosire, un formular în



care va fi indicat că aceștia dețin permisiunea de a intra pe teritoriu.

3.16.6 Standard. Pasagerii de croazieră nu vor întârzia fără necesitate măsurile de control exercitate de autoritățile publice.

3.16.7 Standard. În general, cu excepția scopului de stabilire a identității, pasagerii de croazieră nu vor fi supuși verificării personale de către autoritățile de imigrare.

3.16.8 Standard. În cazul în care o navă de croazieră face escală consecutivă în mai multe porturi din aceeași țară, pasagerii vor fi, în general, verificați de autoritățile publice numai în primul port de sosire și în ultimul port de plecare.

3.16.9 Practică recomandată. Pentru a facilita debarcarea promptă a acestora, controlul interior al pasagerilor de pe o navă de croazieră, acolo unde este posibil, ar trebui să fie efectuat la bord înainte de sosirea la locul de debarcare.

3.16.10 Practică recomandată. Pasagerii de croazieră care se debarcă într-un port și se reîntorc pe aceeași navă într-un alt port din aceeași țară ar trebui să beneficieze de aceleași facilități ca și pasagerii care se debarcă și se reîntorc pe o navă de croazieră în același port.

3.16.11 Practică recomandată. Declarația maritimă de sănătate ar trebui să constituie unicul control sanitar necesar pentru pasagerii de croazieră.

3.16.12 Standard. Magazinele duty-free ale navei vor fi permise la bord pentru pasagerii de croazieră în timpul staționării navei în port.

3.16.13 Standard. Pasagerilor de croazieră nu le va fi solicitată depunerea Declarației vamale în scris.

3.16.14 Practică recomandată. Pasagerii de croazieră nu ar trebui să fie supuși niciunui control valutar.

3.16.15 Standard. Cărțile de îmbarcare/debarcare nu vor fi necesare pentru pasagerii de croazieră.

3.16.16 Practică recomandată. Cu excepția cazului în care controlul pasagerilor se bazează cu exclusivitate pe Lista pasagerilor, autoritățile publice nu ar trebui să insiste asupra completării următoarelor informații din Lista pasagerilor:

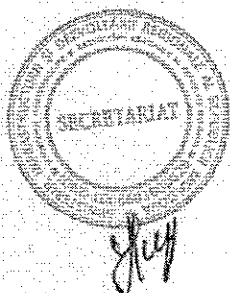
- Naționalitate (coloana 6)
- Data și locul nașterii (coloana 7)
- Portul de îmbarcare (coloana 8)
- Portul de debarcare (coloana 9)

Copie certificată ca fiind veridică a textului în limba engleză al Amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, care au fost propuse Guvernurilor contractante la 28 noiembrie 1969 pentru acceptarea în conformitate cu articolul VII (2) al Convenției și care au intrat în vigoare la 12 august 1971.

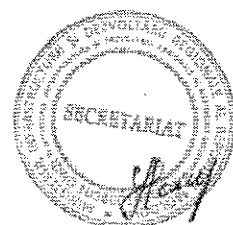
Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale:

*(semnătură)*

Londra, 17.04.1980



AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI  
MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, ADOPTATE DE CĂTRE CONFERINȚA  
GUVERNELOR CONTRACTANTE LA 10 NOIEMBRIE 1977



AMENDAMENTELE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, ADOPTATE DE CĂTRE CONFERINȚA  
GUVERNELOR CONTRACTANTE LA 10 NOIEMBRIE 1977

În SECȚIUNEA 1 - DEFINIȚII ȘI PREVEDERI GENERALE, Subsecțiunea A. DEFINIȚII,  
se va insera o definiție nouă după definiția „Poștă”:

Pasager în tranzit. Un pasager care sosește pe nava dintr-o țară străină în scopul  
continuării călătoriei sale pe navă, sau cu alte mijloace de transport către o țară străină.

și următoarea definiție nouă după definiția „Proviziile navei”:

Ieșirea pe mal. Permisivul pentru un membru al echipajului de a se afla pe mal în  
timpul staționării navei în port în limitele geografice, sau de timp, dacă există, ce pot fi  
stabilite de către autoritățile publice.

În SECȚIUNEA 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI, Subsecțiunea E.  
MĂSURI PENTRU FACILITAREA AUTORIZĂRII MĂRFII, PASAGERILOR,  
ECHIPAJULUI ȘI BAGAJELOR, se vor insera următoarele:

2.12.2 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să încurajeze proprietarii  
și/sau operatorii depozitelor și docurilor de marfă să ofere facilități speciale de  
depozitare a mărfurilor supuse riscului ridicat de furt și să protejeze zonele în care  
mărfurile urmează să fie stocate, fie temporar, fie pe termen lung, înainte de expedierea  
ulterioară, sau livrarea locală, împotriva accesului persoanelor neautorizate.

2.12.3 Standard. Autoritățile publice, sub rezerva respectării regulamentelor respective  
ale acestora, trebuie să permită importarea temporară a paleților și containerelor de  
marfă fără achitarea impozitelor vamale și a altor taxe și plăți și vor facilita utilizarea  
acestora în traficul maritim.

2.12.4 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să prevadă în reglementările  
acestora, la care se face referință în Standardul 2.12.3, acceptarea unei simple declarații  
în sensul că containerele și paleții importați temporar vor fi reexportate (reexportați) în  
termenul stabilit de Statul în cauză.

2.12.5 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să permită containerelor și  
paleților care intră pe teritoriul unui Stat în conformitate cu prevederile Standardului  
2.12.3 să iasă din perimetrul portului de sosire în scopul autorizării mărfii importate  
și/sau mărfii exportate în temeiul unor proceduri de control simplificate cu o  
documentație minimă.

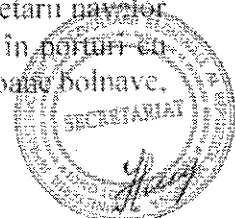
În SECȚIUNEA 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI, Subsecțiunea G.  
COMPLETAREA DOCUMENTELOR, la sfârșitul Standardului 2.15 se va insera următorul enunț  
adițional:

Trebuie să fie acceptate documentele în formă lizibilă și înțeleasă, elaborate prin  
intermediul tehnicilor electronice și altor tehnici automate de prelucrare a datelor.

În SECȚIUNEA 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI se va insera o  
Subsecțiune nouă:

H. MĂSURI SPECIALE DE FACILITARE PENTRU NAVELE CARE FAC ESCALĂ  
ÎN PORTURI ÎN VEDEREA DEBARCĂRII MEMBRILOR ECHIPAJULUI,  
PASAGERILOR, SAU ALTOR PERSOANE BOLNAVE, SAU VĂTĂMATE  
PENTRU TRATAMENT MEDICAL DE URGENȚĂ

2.17 Standard. Autoritățile publice trebuie să tindă să coopereze cu proprietarii navelor  
pe asigurarea faptului că în cazul în care navele intenționează să facă escală în porturi cu  
scopul exclusiv de a debarka membri ai echipajului, pasageri, sau alte persoane bolnave,



sau vătămăte pentru tratament medical de urgență, comandantul trebuie să ofere autorităților publice cât mai multe informații posibile cu privire la această intenție, cu cele mai complete detalii posibile despre boală, sau vătămare și despre identitatea și statutul persoanelor.

2.18 Standard. Autoritățile publice trebuie să informeze comandantul ori de câte ori e posibil prin legătură radio, însă în orice caz prin intermediul celor mai rapide canale disponibile, până la sosirea navei, despre documentația și procedurile necesare pentru debarcarea rapidă a persoanelor și autorizarea navei fără întârziere.

2.19 Standard. În privința navelor care fac escală în porturi în acest scop și care intenționează să plece din nou imediat, autoritățile publice trebuie să acorde prioritate la acostare dacă starea persoanei bolnave, sau condițiile maritime nu permit o debarcare în siguranță pe drumurile, sau abordările portuare.

2.20 Standard. În privința navelor care fac escală în porturi în acest scop și care intenționează să plece din nou imediat, autoritățile publice nu trebuie să solicite documentele menționate în Standardul 2.1 în afară de Declarația maritimă de sănătate, și, dacă este indispensabilă, Declarația generală.

2.21 Standard. În cazul în care autoritățile publice vor solicita Declarația generală, acest document nu trebuie să conțină mai multe date decât cele menționate în Practică recomandată 2.2.2 și, după posibilitate, trebuie să conțină mai puține date.

2.22 Standard. În cazul în care autoritățile publice aplică măsuri de control cu privire la sosirea unei nave până la debarcarea persoanelor bolnave, sau vătămăte, tratamentul medical de urgență și măsurile de protecție a sănătății publice trebuie să aibă prioritate față de aceste măsuri de control.

2.23 Standard. În cazul în care sunt necesare garanții și declarații cu privire la costurile tratamentului, sau eventuala îndepărtare, sau repatriere a persoanelor în cauză, tratamentul medical de urgență nu trebuie să fie refuzat, sau amânat până la obținerea unor asemenea garanții, sau declarații.

2.24 Standard. Tratamentul medical de urgență și măsurile de protecție a sănătății publice trebuie să aibă prioritate asupra măsurilor de control pe care autoritățile publice le pot aplica față de persoanele bolnave, sau vătămăte debarcate.

În SECȚIUNEA 3 - Sosirea, staționarea și plecarea persoanelor, Subsecțiunea B. Măsuri pentru facilitarea autorizării mărfii, pasagerilor, echipajului și bagajelor, se vor insera următoarele:

3.15.2 Practică recomandată. Pentru utilizarea în terminalele maritime și la bordul navelor în scopul facilitării și accelerării traficului maritim internațional, autoritățile publice ar trebui să implementeze, sau în cazul în care problema nu se încadrează în jurisdicția acestora, să recomande părților responsabile din țara acestora să implementeze semne și simboluri internaționale standardizate, elaborate, sau acceptate de către Organizație în cooperare cu alte organizații internaționale corespunzătoare și care, în cea mai mare măsură posibilă, să fie comune pentru toate tipurile de transport.

În SECȚIUNEA 3 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA PERSOANELOR, după Practica recomandată 3.16.16, se va insera o Subsecțiune nouă:

#### D. MĂSURI SPECIALE PENTRU FACILITAREA PASAGERILOR ÎN TRANZIT

3.17.1 Standard. Un pasager în tranzit care rămâne la bordul navei pe care a sosit și cu care pleacă, în mod normal, nu trebuie să fie supus controlului de rutină de către autoritățile publice.

3.17.2 Practică recomandată. Unui pasager în tranzit ar trebui să i se permită să păstreze pașaportul său, sau alt document de identitate.



3.17.3 Practică recomandată. Unui pasager în tranzit nu ar trebui să i se solicite să completeze Cartea de debarcare/îmbarcare.

3.17.4 Practică recomandată. Unui pasager în tranzit, care continuă călătoria sa din același port pe aceeași navă, ar trebui, în mod normal, să-i fie acordată permisiunea temporară de a ieși pe mal în timpul staționării în port în cazul în care acesta dorește.

3.17.5 Practică recomandată. Unui pasager în tranzit, care continuă călătoria sa din același port pe aceeași navă, nu ar trebui să i se solicite să dețină o viză, cu excepția circumstanțelor speciale stabilite de către autoritățile publice vizate.

3.17.6 Practică recomandată. Unui pasager în tranzit, care continuă călătoria sa din același port pe aceeași navă, nu ar trebui, în mod normal, să i se solicite să depună o Declarație vamală în scris.

3.17.7 Practică recomandată. Un pasager în tranzit care părăsește nava într-un port și se îmbarcă pe aceeași navă într-un alt port din aceeași țară ar trebui să beneficieze de aceleași facilități ca și pasagerii care sosesc și pleacă cu aceeași navă în același port.

În SECȚIUNEA 3 - SOSIREA ȘI PLECAREA PERSOANELOR, se va insera după Practica recomandată 3.17.7 o Subsecțiune nouă:

E. MĂSURI DE FACILITARE PENTRU NAVELE ANGAJATE ÎN SERVICII ȘTIINȚIFICE

3.18 Practică recomandată. O navă angajată în servicii științifice transportă personal care este în mod necesar angajat pe navă pentru călătorii în astfel de scopuri științifice. În cazul în care a fost stabilit faptul dat, unui astfel de personal ar trebui să i se acorde facilități cel puțin la fel de favorabile ca cele acordate membrilor echipajului navei respective.

În SECȚIUNEA 3 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA PERSOANELOR, după Practica recomandată 3.18, se va insera o Subsecțiune nouă:

F. MĂSURI SUPPLEMENTARE DE FACILITARE PENTRU STRĂINI CARE APARTIN ECHIPAJELOR NAVELOR ANGAJATE ÎN CĂLĂTORII INTERNAȚIONALE - IEȘIREA PE MAL

3.19 Standard. Membrii echipajului străin trebuie să fie lăsați să iasă pe mal de către autoritățile publice în timp ce nava pe care au sosit se află în port, cu condiția că formalitățile la sosirea navei au fost îndeplinite, iar autoritățile publice nu trebuie să aibă niciun motiv să refuze permisiunea de a ieși pe mal din motive de sănătate publică, siguranță publică, sau ordine publică.

3.19.1 Standard. Membrii echipajului nu trebuie să li se solicite să dețină o viză în scopul ieșirii pe mal.

3.19.2 Practică recomandată. Până la ieșirea pe mal, sau întoarcere de pe mal Membrii echipajului ar trebui, în mod normal, să fie supuși controalelor personale.

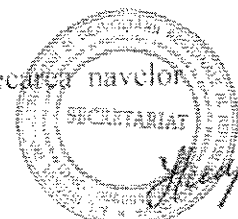
3.19.3 Standard. Membrii echipajului nu trebuie să li se solicite să dețină un permis special, de exemplu permis pentru ieșirea pe mal, în scopul ieșirii pe mal.

3.19.4 Practică recomandată. În cazul în care membrilor echipajului li se solicită să poarte cu ei documente de identitate în timpul când aceștia ies pe mal, documentele respective ar trebui să se limiteze la cele menționate în Standardul 3.10.

În SECȚIUNEA 5 - PREVEDERI DIVERSE, se va insera o Subsecțiune nouă:

F. LUCRĂRI DE LICHIDARE A DEZASTRELOR NATURALE

5.11 Standard. Autoritățile publice trebuie să faciliteze sosirea și plecarea navelor



angajate în lucrări de lichidare a dezastrelor naturale.

5.12 Standard. Autoritățile publice trebuie să faciliteze, în cea mai mare măsură posibilă, intrarea și autorizarea persoanelor și mărfurilor care sosesc cu navele la care se face referință în Standardul 5.11.

Următoarele Practici recomandate vor fi actualizate la Standarde:

2.3.2

2.7.6

2.11.1

3.12

3.15.1

4.1

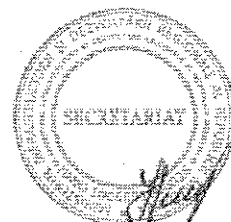
4.1.1

4.9

5.4.1

În Practica recomandată 1.1 se va insera „Reglementări internaționale de sănătate” în locul „Reglementări internaționale sanitare”.

În Practica recomandată 1.2 se va insera „Articolul 98 al Reglementărilor internaționale de sănătate” în locul „Articolul 101 al Reglementărilor internaționale sanitare”.



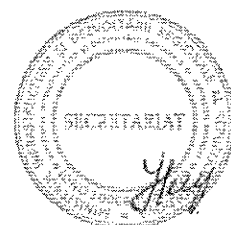


Autentificată ca fiind o copie veridică a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, adoptate de către Conferința Guvernelor contractante pentru amendarea Anexei la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, care a fost desfășurată în Londra în perioada 10-14 noiembrie 1977, originalul cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

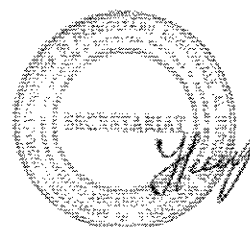
Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale

*/semnătură/*

Londra, 20.05.1982.



AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI  
MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965. DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ, ADOPTATE DE  
CĂTRE CONFERINȚA GUVERNELOR CONTRACTANTE LA 05 MARTIE 1986



AMENDAMENTE LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM  
INTERNĂȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ, ADOPTATE DE CĂTRE  
CONFERINȚA GUVERNELOR CONTRACTANTE

LA 05 MARTIE 1986

Secțiunea 1A - Sunt introduse următoarele definiții:

Definiții

„Document. Suport de date cu înregistrări de date.

Suport de date. Suport conceput pentru transmiterea înregistrărilor de date.”

Secțiunea 1B - După prezentul Standard 1.1 este adăugată o Practică recomandată nouă 1.1.1  
Prevederi care va avea următorul cuprins:

generale

„1.1.1 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să țină cont de consecințele facilitării care pot apărea în rezultatul introducerii tehnicilor de procesare și transmitere automată de date și ar trebui să le ia în considerație în colaborare cu proprietarii navelor și toate părțile interesate.

Cerințele privind informațiile și procedurile de control existente ar trebui să fie simplificate și ar trebuie să fie acordată atenție faptului că ar fi oportun să fie obținută compatibilitatea cu alte sisteme informaționale relevante.”

Secțiunea 2B - Standardul 2.2.3 se modifică și va avea următorul cuprins:

Conținutul și

scopul

documentelor

„2.2.3 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte ca o Declarație generală să fie ori datată și semnată de către comandant, agentul navei, sau de orice altă persoană autorizată în modul corespunzător de către comandant, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.

Standardul 2.3.3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.3.3 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte ca o Declarație de marfă să fie ori datată și semnată de către comandant, agentul navei, sau de orice altă persoană autorizată în modul corespunzător de către comandant, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.

Secțiunea 2B - Practica recomandată 2.3.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

Conținutul și

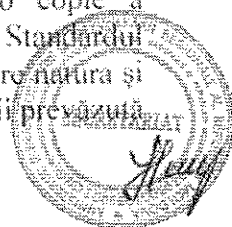
scopul

documentelor

(continuare)

„2.3.4 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să accepte în locul Declarației de marfă o copie a manifestului navei, cu condiția ca acesta va conține toate informațiile solicitată în conformitate cu Practica recomandată 2.3.1 și Standardul 2.3.2 și va fi datat și semnat, sau autenticat în conformitate cu Standardul 2.3.3.

În calitate de alternativă, autoritățile publice pot accepta o copie a conosamentului semnată, sau autenticată în conformitate cu Standardul 2.3.3, sau autenticată în calitate de copie veridică, în cazul în care natura și cantitatea mărfii permit acest lucru și cu condiția ca orice informații prevăzută



de Practica recomandată 2.3.1 și Standardul 2.3.2, care nu sunt incluse în documentele respective, vor fi, de asemenea, furnizate în altă parte și vor fi certificate în modul corespunzător.

Standardul 2.4.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.4.1 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte o Declarație privind proviziile navei datată și semnată fie de către comandant, sau de orice alt funcționar al navei, care a fost autorizat în modul corespunzător de către comandant și care deține cunoștințe personale cu privire la faptele ce se referă la proviziile navei, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.

Primul enunț al Standardului 2.5.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.5.1 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte o Declarație privind efectele echipajului datată și semnată fie de către comandant, sau de orice alt funcționar al navei, care a fost autorizat în modul corespunzător de către comandant, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.”

Standardul 2.6.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.6.2 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte o Listă de echipaj datată și semnată fie de către comandant, sau de orice alt funcționar al navei, care a fost autorizat în modul corespunzător de către comandant, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.”

Secțiunea 2B -  
Conținutul și  
scopul  
documentelor  
(continuare)

Un nou Standard 2.6.3 este adăugat și va avea următorul cuprins:

„2.6.3 Standard. Autorități publice în mod normal nu trebuie să solicite ca o Listă de echipaj să fie remisă de fiecare dată când o navă, care urmează un program prestabilit, face escală repetată în același port cel puțin o dată în decurs de 14 zile și au avut loc modificări minore cu privire la echipaj, în care caz declarația „Fără schimbări” trebuie să fie prezentată într-un mod acceptabil pentru autoritățile publice în cauză.

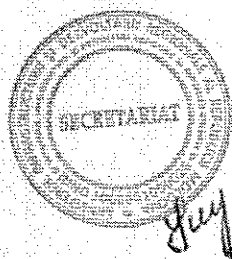
O nouă Practica recomandată 2.6.4 este adăugată și va avea următorul cuprins:

„2.6.4 Practică recomandată. În cazul circumstanțelor menționate în Standardul 2.6.3, însă în care au avut loc modificări minore cu privire la echipaj, în mod normal, autoritățile publice nu ar trebui să solicite să fie prezentată o nouă listă de echipaj completă, dar ar trebui să accepte lista de echipaj existentă cu modificările indicate.

Practica recomandată 2.7.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.7.4 Practică recomandată. O lista întocmită de companiile de navigație pentru utilizarea proprie ar trebui să fie acceptată în locul Listei pasagerilor, cu condiția că aceasta va conține cel puțin informațiile solicitate în conformitate cu Practica recomandată 2.7.3 și că va fi datată și semnată, sau autenticată în conformitate cu Standardul 2.7.5.”

Standardul 2.7.5 se modifică și va avea următorul cuprins:



„2.7.5 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte o Listă a pasagerilor datată și semnată de către comandant, agentul navei, sau de orice altă persoană autorizată în modul corespunzător de către comandant, ori autenticată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.”

Secțiunea 2E -  
Măsuri pentru  
facilitarea  
autorizării  
pasagerilor,  
echipajului și  
bagajului

Practica 2.12 O nouă Practică recomandată 2.12.2 este adăugată și va avea următorul cuprins:

„2.12.2 Practică recomandată. Guvernele contractante ar trebui să faciliteze admiterea temporară a echipamentului de gestionare a mărfii specializat, care sosește pe nave și este folosit pe mal în porturile de escală pentru încărcarea, descărcarea și gestionarea mărfii.”

Practica recomandată 2.12.2 existentă este renumerotată 2.12.3.

Practica recomandată 2.12.3 existentă este renumerotată 2.12.4.

Practica recomandată 2.12.4 existentă este renumerotată 2.12.5 și referința din aceasta se modifică din „Standardul 2.12.3” la „Standardul 2.12.4”.

Practica recomandată 2.12.5 existentă este renumerotată 2.12.6 și referința din aceasta se modifică din „Standardul 2.12.3” la „Standardul 2.12.4”.

Secțiunea 2G -  
Completarea  
documentelor

Standardul 2.15 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.15.2 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte informațiile redade prin orice suport lizibil și inteligibil, inclusiv documente scrise de mână cu cerneală, sau creion ce nu poate fi șters, sau produse prin utilizarea tehnicilor de procesare automată a datelor.

Un nou Standard 2.15.1 este adăugat și va avea următorul cuprins:

„2.15.1 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte, în caz de necesitate, o semnătură scrisă de mână, în facsimil, perforată, stampilată, cu simboluri, sau realizată prin orice alt mijloc mecanic, sau electronic, dacă această acceptare nu contravine legislației naționale. Autentificarea informațiilor remise pe suporturi fără hârtie trebuie să fie efectuată într-un mod acceptabil pentru autoritatea publică în cauză.”

Secțiunea 5B -  
Erori în  
documente și  
penalitățile  
pentru acestea

Standardul 5.3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„5.3 Standard. În cazul în care sunt găsite erori în documentele prevăzute în prezenta Anexă, care au fost semnate de proprietarul navei, sau comandant, sau din numele acestora, nu trebuie să fie aplicate penalități până când nu va fi oferită ocazia de a convinge autoritățile publice că erorile au fost involuntare, nu au fost de natură gravă, nu au fost comise din cauza unei neglijențe repetate și nu au fost făcute cu intenția de a încălca legi, sau reglementări.

În Standardele 2.3.2, 2.7.6, 2.11.1, 3.12, 3.15.1, 4.1, 4.4.1, 4.9 și 5.4.1 cuvintele „ar trebui” se înlocuiesc cu cuvântul „trebuie”.



Autentificată în calitate de copie veridică a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, adoptate de către Conferința Guvernelor contractante pentru amendarea Anexei la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, care a fost desfășurată în perioada 05-07 martie 1986, originalul cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: /semnătură/

Londra, 24 martie 1986



J/2772

*Handwritten signature*

AMENDAMENTELE 1987 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ







## ANEXĂ

### AMENDAMENTELE 1987 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

Practica recomandată 2.3.A este actualizată la un Standard și se modifică, având următorul cuprins:

„2.3.4 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte în locul Declarației de marfă o copie a manifestului navei, cu condiția ca acesta va conține toate informațiile solicitate în conformitate cu Practicile recomandate 2.3.1 și Standardul 2.3.2 și va fi semnat, sau autentificat și datat în conformitate cu Standardul 2.3.3.”

O nouă Practică recomandată 2.3.4.1 este adăugată și va avea următorul cuprins:

„2.3.4.1 Practică recomandată. În calitate de alternativă la Standardul 2.3.4, autoritățile publice pot accepta o copie a documentului de transport semnat, sau autentificat în conformitate cu Standardul 2.3.3, sau o copie autentificată în calitate de copie veridică, în cazul în care natura și cantitatea mărfii permit acest lucru și cu condiția ca orice informații prevăzute și identificate în conformitate cu Practicile recomandate 2.3.1 și Standardul 2.3.2, care nu sunt incluse în documentele respective, vor fi, de asemenea, furnizate în altă parte și vor fi certificate în modul corespunzător.”

Practica recomandată 2.6.1 este actualizată la un Standard și se modifică, având următorul cuprins:

„2.6.1 Standard. În Lista de echipaj autoritățile publice nu trebuie să solicite mai multe informații decât următoarele:

- denumirea și naționalitatea navei
- numele
- prenumele
- cetățenia
- gradul, sau funcția
- data și locul nașterii
- tipul și numărul documentului de identitate
- portul și data sosirii
- a sosit din”

Practică recomandată 5.4 este modificată și va avea următorul cuprins:

5.4 Practică recomandată. Serviciile obișnuite ale autorităților publice dintr-un port ar trebui să fie furnizate fără plată în timpul programului normal de lucru. Autoritățile publice ar trebui să stabilească un program normal de lucru pentru serviciile acestora în porturi, în conformitate cu perioadele obișnuite ale volumului esențial de lucru.

Secțiunea 5F se modifică și va avea următorul cuprins:

#### „F ASISTENȚĂ DE URGENTĂ”

5.11 Standard. Autoritățile publice trebuie să faciliteze sosirea și plecarea navelor angajate în lucrări de lichidare a dezastrelor, combaterea, sau prevenirea poluării marine, sau alte operațiuni de urgență necesare pentru asigurarea siguranței maritime, siguranței populației, sau protecția mediului marin.

5.12 Standard. Autoritățile publice, trebuie să faciliteze, în cea mai mare măsură posibilă, intrarea și autorizarea persoanelor, mărfii, materialelor, sau echipamentelor necesare pentru gestionarea situațiilor descrise în Standardul 5.11.”



Autentificată în calitate de copie veridică a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, adoptate la cea de-a șaptesprezecea sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 17 septembrie 1987, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL.1 (17) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 01 februarie 1988

J/3522



AMENDAMENTELE 1990 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ



## REZOLUȚIA FAL.2(19)

adoptată la 03 mai 1990

### ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție.

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERAȚIE, la cea de-a nouăsprezecea sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia.

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la secțiunea IB. Prevederile generale, Standardele 3.16.7 și 3.17.1 și Practicile recomandate 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 și 3.11.1 și noile Practici recomandate 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 și 5.14 ale Anexei la Convenție, textele cărora sunt prevăzute în Anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 septembrie 1991, dacă până la 01 iunie 1991, cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor.



## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ, ADOPTATE DE CĂTRE COMITETUL DE FACILITARE LA 03 MAI 1990

Secțiunea 1B PREVEDERI GENERALE se modifică și va avea următorul cuprins:

#### „B. PREVEDERI GENERALE

În coroborare cu aliniatul (2) al articolului V al Convenției, prevederile prezentei Anexे nu vor împiedica autoritățile publice să ia măsurile corespunzătoare, inclusiv solicitarea informațiilor suplimentare, ce pot fi necesare în cazul suspectării de fraudă, sau în abordarea problemelor speciale care constituie pericol grav pentru ordinea publică (*ordre public*), securitatea publică, sau sănătatea publică, precum actele ilicite împotriva siguranței traficului maritim și traficului ilicit de substanțe stupefiante și psihotrope, sau pentru prevenirea introducerii, ori răspândirii bolilor, sau dăunătorilor, care afectează animalele, sau plantele.”

O nouă Practică recomandată 1.3.4 este adăugată și va avea următorul cuprins:

„1.3 Practică recomandată. Măsurile și procedurile impuse de către Guvernele contractante în scopuri de securitate, sau pentru prevenirea traficului de droguri ar trebuie să fie eficiente și în măsura posibilităților, să utilizeze tehnologiile avansate, inclusiv Procesarea automată a datelor (PAD). Asemenea măsuri și proceduri ar trebuie să fie implementate într-un așa mod încât să cauzeze un minim de interferență cu navele și persoanele, sau bunurile de la bord și să prevină întârzierile inutile ale acestora.”

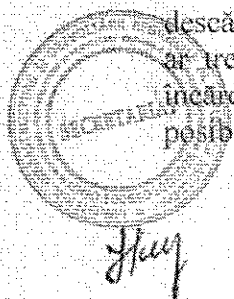
O nouă Practică recomandată 2.7.6.1 este adăugată și va avea următorul cuprins:

„2.7.6.1 Practică recomandată. În cazul în care un pasager clandestin deține documente necorespunzătoare, autoritățile publice ar trebui, după posibilitate și într-o măsură compatibilă cu legislația națională și cerințele de securitate, să emită o scrisoare de intenție cu fotografia pasagerului clandestin și alte informații importante. Scrisoarea, prin care se autorizează returnarea pasagerului clandestin către portul inițial cu orice mijloc de transport și în care se specifică orice alte condiții impuse de către autorități, ar trebui să fie înmănată proprietarului navei, sau operatorului responsabil pentru îndepărtarea pasagerului clandestin. Aceasta scrisoare va include informațiile solicitate de către autoritățile din punctele de tranzit și punctul inițial de îmbarcare.”

Notă: Prezenta recomandare nu are intenția să împiedice autoritățile publice să examineze în continuare un pasager clandestin în vederea unei posibile urmăriri penale și/sau deportări. Suplimentar, nicio prevedere a prezentei recomandări nu va fi interpretată ca fiind în contradicție cu prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 în ceea ce privește interzicerea expulzării, sau returnării unui refugiat.

Practică recomandată 2.12 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.12 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și autoritățile portuare, să întreprindă măsuri corespunzătoare, în rezultatul cărora timpul în port să poată să fie redus la minimum, ar trebui să prevadă aranjamente satisfăcătoare privind fluxul de trafic portuar, și ar trebui să revizuiască frecvent toate procedurile în legătură cu sosirea și plecarea navelor, inclusiv aranjamentele pentru îmbarcare și debarcare, încărcare și descărcare, deservire și altele de genul dat și măsurile de securitate asociate cu acestea. Aceștia ar trebui, de asemenea, să întreprindă măsuri prin intermediul cărora navele marfăre și încărcăturile acestora să poată fi introduse și eliberate, în măsura în care acest lucru este posibil, în zona de lucru a navei.”



Practica recomandată 2.12.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.12 Practică recomandată. Autorități publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și administrațiile portuare, să întreprindă măsuri corespunzătoare, în rezultatul cărora vor fi furnizate aranjamente satisfăcătoare privind fluxul de trafic portuar, astfel încât procedurile de gestionare și eliberare a mărfii să fie ușoare și simple. Aceste aranjamente ar trebui să vizeze toate etapele de la momentul sosirii navei la doc pentru descărcare și autorizarea de către autoritatea publică, precum și depozitarea și deplasarea ulterioară a mărfii, în caz de necesitate. Ar trebui să existe o cale de acces convenabilă și directă între depozitul de mărfuri și autoritatea publică, zona de autorizare a căreia ar trebui să fie situată în apropierea zonei de andocare, precum și ar trebui să fie disponibilă transportarea mecanică, acolo unde este posibil.”

Practica recomandată 3.9.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.9.1 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în măsura posibilităților, să renunțe la controlul bagajelor însoțite ale pasagerilor la plecare, ținând cont de posibila necesitate de a impune măsuri de securitate corespunzătoare.”

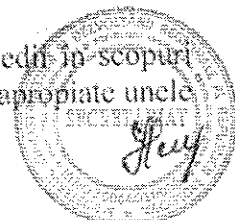
Practica recomandată 3.11 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.11 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și cu autoritățile portuare, să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura aranjamente satisfăcătoare privind fluxul de trafic portuar, astfel încât pasagerii, echipajul și bagajele să poată fi procesați rapid, ar trebuie să furnizeze personalul corespunzător, precum și ar trebui să se asigure de faptul că au fost furnizate instalații corespunzătoare, o atenție specială fiind atrasă aranjamentelor privind încărcarea, descărcarea, transportarea bagajelor (inclusiv utilizarea sistemelor mecanizate) și punctelor în care se constată frecvent întârzieri ale pasagerilor. Ar trebui să fie făcute aranjamente, în caz de necesitate, pentru trecerea sub adăpost, de la navă la punctul unde urmează să fie efectuată verificarea pasagerilor și echipajului. Asemenea aranjamente și instalații ar trebui să fie flexibile și capabile de extindere, astfel încât să întrunească măsurile de securitate sporită în timpul unor situații de amenințare mai mare.”

Practica recomandată 3.11.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.11.1 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui:

- (a) în cooperare cu proprietarii navelor și autoritățile portuare, să prevadă aranjamente potrivite, precum:
  - (i) o metodă individuală și continuă de procesare a pasagerilor și bagajelor;
  - (ii) un sistem care ar permite pasagerilor să identifice și să obțină cu ușurință bagajele de cală ale acestora, îndată ce acestea vor fi plasate în zona în care pot fi revendicate;
  - (iii) asigurarea faptului că sunt disponibile facilități și servicii care să răspundă nevoilor pasagerilor în vârstă și cu dezabilități;
- (b) să se asigure de faptul că autoritățile portuare au întreprins toate măsurile necesare astfel încât:
  - (i) să fie asigurat accesul ușor și rapid al pasagerilor și bagajul acestora către și de la transportul local;
  - (ii) în cazul în care echipajele sunt solicitate să se prezinte la sedii în scopuri guvernamentale, aceste sedii să fie ușor accesibile și cât mai apropiate unele de altele.”



Noile Practici recomandate 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 și 3.11.5 sunt adăugate și vor avea următorul cuprins:

„3.11.2 Practică recomandată. Ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a asigura faptul că toate informațiile necesare cu privire la transport și siguranță sunt disponibile cu ușurință pasagerilor cu deficiențe de auz, sau vedere.

3.11.3 Practică recomandată. Punctele rezervate pentru persoanele în vârstă și cu dizabilități, care sunt coborâte, sau preluate într-o clădire a terminalului, ar trebui să fie situate cât mai aproape de intrările principale. Acestea ar trebui să fie marcate clar cu semne corespunzătoare. Rutele de acces ar trebui să fie eliberate de obstacole.

3.11.4 Practică recomandată. În cazul în care accesul la servicii publice este limitat, ar trebui depuse toate eforturile pentru a oferi servicii de transport public accesibile și la prețuri rezonabile, adaptând serviciile curente și planificate sau furnizând aranjamente speciale pentru pasagerii cu mobilitate redusă.

3.11.5 Practică recomandată. În terminale și pe nave, după caz, ar trebui să fie prevăzute facilități potrivite pentru a permite imbarcarea și debarcarea în siguranță a pasagerilor în vârstă și cu dizabilități. ”

Standardul 3.16.7 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.16.7 Standard. În general, cu excepția scopurilor de securitate și a scopurilor de stabilire a identității și a admisibilității, pasagerii de croazieră nu trebuie să fie supuși examinării personale de către autoritățile publice responsabile pentru controlul de imigrare.”

Standardul 3.17.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.17.1 Standard. Un pasager în tranzit care rămâne la bordul navei pe care a sosit și cu care pleacă, în mod normal, nu trebuie să fie supus controlului de rutină de către autoritățile publice, cu excepția motivelor de securitate. ”

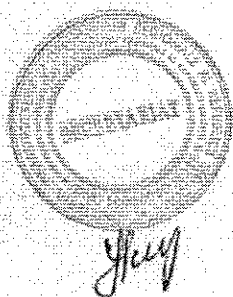
O nouă Secțiune 5G este adăugată și va avea următorul cuprins:

#### „G COMITETUL NAȚIONAL DE FACILITARE

5.13 Practică recomandată. Fiecare Guvern contractant ar trebui, în cazul în care consideră că o asemenea acțiune ar fi necesară și potrivită, să stabilească un program de facilitare a transportului maritim care se va baza pe cerințele de facilitare ale prezentei Anexe și să asigure ca programul său de facilitare ar trebui să aibă ca obiectiv adoptarea tuturor măsurile practice pentru a facilita circulația navelor, mărfii, echipajelor, pasagerilor, poștei și proviziilor, eliminând obstacolele și întârzierile inutile.

5.14 Practică recomandată. Fiecare Guvern contractant ar trebui să instituie un Comitet național de facilitare a transportului maritim, sau un organ de coordonare similar, pentru a încuraja adoptarea și implementarea măsurilor de facilitare de către departamentele guvernamentale, agenții și alte organizații care se preocupă de, sau sunt responsabile pentru diverse aspecte ale traficului maritim internațional, precum și autoritățile portuare, proprietarii navelor și operatorii. ”

Notă: La instituirea unui Comitet național de facilitare a transportului maritim, sau a unui organ de coordonare similar, Guvernele contractante sunt invitate să țină cont de Recomandările prevăzute în FAL 5 Circ. 2.



AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a nouăsprezecea sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 03 mai 1990, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL.2(19) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 31 mai 1990





AMENDAMENTELE 1992 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ



## REZOLUȚIA FAL.3(21)

adoptată la 01 mai 1992

ADOPTAREA AMENDAMENTELOR 1990 LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

### COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERAȚIE, la cea de-a douăzeci și una sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 septembrie 1993, dacă până la 01 iunie 1993, cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor menționate.



## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

În secțiunea 1 Definiții și prevederi generale sunt adăugate la

#### A. Definiții:

Măsuri de securitate Măsuri aprobate la nivel internațional pentru a îmbunătăți securitatea la bordul navelor și în zonele portuare în scopul prevenirii actelor ilegale împotriva pasagerilor și echipajelor de la bordul navelor\*.

\* Se face referință la Convenția pentru reprimarea actelor ilegale împotriva siguranței navigației maritime, 1988 și Circulara 443 a Comitetului de Siguranță Maritimă (CSM) din 26 septembrie 1986 privind „Măsurile de prevenire a actelor ilegale împotriva pasagerilor și echipajelor de la bordul navelor.”

Document de transport Informații care reprezintă un contract de transport între proprietarul navei și un expeditor, cum ar fi o scrisoare de transport maritim, un conosament, sau un document de transport multimodal.”

În secțiunea 2 Sosirea, staționarea și plecarea navei:

Practica recomandată 2.3.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.3.1 Practică recomandată. În Declarația de marfă autoritățile publice nu ar trebui să solicite mai multe informații decât următoarele:

#### (a) la sosire

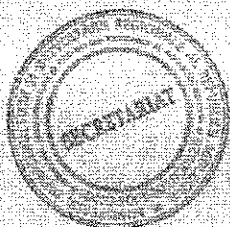
- denumirea și naționalitatea navei
- numele comandantului
- portul de unde a sosit
- portul unde este întocmit raportul
- marcajele și numerele: numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor
- numerele documentelor de transport pentru marfa care urmează să fie descărcată în portul respectiv
- porturile în care marfa rămasă la bord va fi descărcată
- porturile de expediție originare pentru bunurile expediate în temeiul documentelor de transport multimodal, sau prin intermediul conosamentelor.

#### (b) la plecare

- denumirea și naționalitatea navei
- numele comandantului
- portul de destinație
- în privința bunurilor încărcate în portul respectiv: marcajele și numerele: numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor
- numerele documentelor de transport pentru marfa încărcată în portul respectiv.”

Nota la Practica recomandată 2.7.6.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Notă: Prezenta recomandare nu are intenția să împiedice autoritățile publice să examineze



*Handwritten signature*

în continuare un pasager clandestin în vederea unei posibile urmăriri penale și/sau deportări. Suplimentar, nicio prevedere a prezentei recomandări nu va fi interpretată ca fiind în contradicție cu prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul Națiunilor Unite privind statutul refugiaților din 31 ianuarie 1967 în ceea ce privește interzicerea expulzării, sau returnării unui refugiat.”

Practica recomandată 2.12.6 este actualizată la Standardul 2.12.6 și se modifică, având următorul cuprins:

„2.12.6 Standard. Autoritățile publice trebuie să permită containerelor și paleților care intră pe teritoriul unui Stat în conformitate cu prevederile Standardului 4.8 să iasă din perimetrul portului de sosire în scopul autorizării mărfii importate și/sau încărcării mărfii exportate în temeiul unor proceduri de control simplificate cu o documentație minimă.”

Standardele 2.12.6 și 2.12.8 sunt adăugate și vor avea următorul cuprins:

„2.12.7 Standard. Guvernele contractante trebuie să permită admiterea temporară a părților componente ale containerelor fără achitarea impozitelor vamale și a altor taxe și plăți, în cazul în care aceste părți sunt necesare pentru reparația containerelor care au fost deja admise în conformitate cu termenele Standardului 4.8.

„2.12.8 Standard. Autoritățile publice, cu condiția respectării oricăror interdicții, sau restricții naționale și a oricăror măsuri de control necesare pentru securitatea portului, sau prevenirea traficului de substanțe narcotice, trebuie să acorde prioritate pentru autorizarea animalelor vii, mărfurilor perisabile și a altor loturi cu caracter urgent.”

În Secțiunea 3. Sosirea, stationarea și plecarea persoanelor:

Practicile recomandate 3.2 și 3.3 sunt actualizate la Standardul 3.2 și 3.3 și se modifică, având următorul cuprins:

„3.2 Standard. Autoritățile publice trebuie să facă aranjamente prin care pașapoartele pasagerilor navei, sau documentele oficiale de identitate, acceptate în locul acestora, necesită să fie verificate de autoritățile de imigrare doar o singură dată la momentul sosirii și o singură dată la momentul plecării. Suplimentar, aceste pașapoarte, sau documente de identitate oficiale pot fi solicitate a fi prezentate pentru verificare, sau identificare în legătură cu formalitățile vamale, sau alte formalități, la sosire și la plecare.

3.3 Standard. După prezentarea individuală a pașapoartelor, sau a altor documente de identitate oficiale acceptate în locul acestora, autoritățile publice trebuie să înapoieze aceste documente imediat după verificare și să nu le rețină în scopul obținerii unui control suplimentar, în afară cazurilor în care există anumite impedimente pentru admiterea unui pasager pe teritoriul respectiv.”

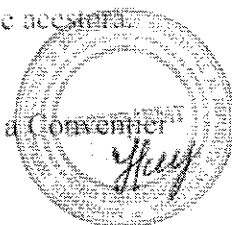
Standardul 3.7 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.7 Standard. În cazurile în care pentru persoanele care se află la bordul unei nave este solicitată dovada protecției împotriva febrei galbene, autoritățile publice trebuie să accepte Certificatul internațional de vaccinare, sau revaccinare în forma prevăzută în Regulamentul Sanitar Internațional.”

Noua Practica recomandată 3.11.6 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.11.6 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să ia considerație, în calitate de mijloc pentru asigurarea unei autorizări prompte, introducerea unui sistem cu două canale\* pentru autorizarea pasagerilor, bagajelor și autovehiculelor private ale acestora.”

\* Se face referință la Practica recomandată 11 și suplimentul II la Anexa F3 a Convenției



de la Kyoto.”

Standardul 3.14 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.14 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte, fără întârziere nejustificată, pasagerii la bordul navei pentru verificarea privind admiterea pe teritoriul Statului.”

În Secțiunea 4. Sănătatea publică și carantina, inclusiv Măsurile sanitare pentru animale și plante:

1. Practica recomandată 4.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4.2 Practică recomandată. Guvernele contractante care au interese comune în ceea ce privește condițiile sanitare, geografice, sociale, sau economice ar trebui să încheie aranjamente speciale în conformitate cu articolul 85 al Regulamentului Sanitar Internațional, în cazul în care asemenea aranjamente vor facilita aplicarea acestui Regulament.”

În Secțiunea 5. Prevederi diverse:

1. Standardul 5.9 se modifică și va avea următorul cuprins:

„5.9 Standard. Autoritățile publice nu trebuie să solicite unui proprietar al navei să introducă informații speciale, pentru utilizarea de către autoritățile respective, într-un document de transport, sau o copie a acestuia, cu excepția cazului în care proprietarul navei este importator, sau exportator, sau acționează din numele acestuia.”

În Secțiunea 5. Prevederi diverse se adaugă:

„H. PROCESAREA ELECTRONICĂ A DATELOR / SCHIMBUL ELECTRONIC DE DATE (EDP/EDI)

5.15 Practică recomandată. Introducând tehnici de procesare electronică a datelor și schimb electronic de date în scopul facilitării autorizării navelor, Guvernele contractante ar trebui să încurajeze autoritățile publice și părțile private interesate să facă schimb de date în conformitate cu standardele internaționale.

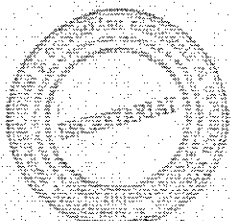
5.16 Standard. Autoritățile publice trebuie să accepte orice documente necesare pentru autorizarea navelor, în cazul în care acestea sunt produse prin intermediul tehnicilor de procesare electronică a datelor, sau de schimb electronic de date care corespund standardelor internaționale, cu condiția că acestea conțin informațiile necesare.

5.17 Standard. Autoritățile publice, introducând tehnici de procesare electronică a datelor și de schimb electronic de date pentru autorizarea navelor, trebuie să limiteze informațiile solicitate de acestea la cele specificate în prevederile pertinente ale prezentei anexe.

5.18 Practică recomandată. Planificând introducerea, sau modificarea tehnicilor de procesare electronică a datelor, sau de schimb electronic de date pentru autorizarea navelor, autoritățile publice ar trebui să depună eforturi ca:

- (a) la început, să ofere tuturor părților interesate posibilitatea de a se consulta;
- (b) să evalueze procedurile existente și să le elimine pe cele care nu sunt necesare;
- (c) să stabilească procedurile care urmează să fie computerizate;
- (d) să utilizeze recomandările Organizației Națiunilor Unite (ONU) și Standardele ISO relevante în măsura maximă posibilă;
- (e) să adapteze aceste tehnici pentru aplicarea multimodală; și
- (f) să adopte măsurile potrivite pentru a minimiza costul implementării acestor tehnici de către operatori și alte părți private.

5.19 Standard. Autoritățile publice, introducând tehnici de procesare electronică a datelor



și de schimb electronic de date pentru autorizarea navelor, trebuie să încurajeze, însă nu trebuie să solicite utilizarea acestora de către operatorii maritimi și alte părți interesate.

#### I. PACHETELE CADOU PRIVATE ȘI MOSTRELE COMERCIALE

5.20 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să prevadă proceduri simplificate pentru autorizarea cu promptitudine a pachetelor cadou private și a mostrelor comerciale care nu depășesc o anumită valoare, sau calitate, ar trebui să fie stabilită la un nivel cât mai înalt posibil.

#### J. TAXE ȘI FORMALITĂȚI CONSULARE

5.21 Standard. Guvernele contractante nu trebuie să solicite formalități consulare, taxe, sau plăți în legătură cu documentele pentru autorizarea navelor.

#### K. REMITEREA INFORMAȚIILOR PRE-IMPORT

5.22 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să elaboreze proceduri pentru a permite remiterea informațiilor prelabile până la sosirea mărfii pentru a facilita vămuirea.

#### L. VĂMUIREA ECHIPAMENTULUI SPECIALIZAT

5.23 Standard. Autoritățile publice trebuie să efectueze vămuirea promptă a echipamentului specializat necesar pentru implementarea măsurilor de securitate.

#### M. DOCUMENTE FALSIFICATE

5.24 Standard. Fiecare Guvern contractant trebuie să asigure faptul că ca autoritățile publice să ridice documentele de călătorie frauduloase, falsificate, sau contrafăcute ale persoanelor inadmisibile. Asemenea documente trebuie să fie scoase din circulație și returnate autorităților competente după posibilitate. În locul documentului ridicat, de către Statul care efectuează îndepărtarea trebuie să fie emisă o serisoare de intenție, la care trebuie să fie anexată o fotocopie a documentului de călătorie falsificat, dacă este disponibilă, precum și orice informație importantă. Serisoare de intenție și anexele la aceasta trebuie să fie înmânate operatorului responsabil pentru îndepărtarea persoanei inadmisibile. Aceasta va avea scopul de a o oferi informații autorităților din punctul de tranzit și/sau punctul inițial de îmbarcare.

Notă: Standardul de mai sus trebuie să fie interpretat ca suprimând dreptul autorităților publice ale Guvernelor contractante de a stabili în dependență de cazul individual, dacă deținerea documentelor frauduloase constituie în sine un motiv de refuz de admitere și de îndepărtare promptă de pe teritoriul Statul în cauză. Nicio prevedere a prezentului Standard nu va fi interpretată ca fiind în contradicție cu prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul Națiunilor Unite privind statutul refugiaților din 31 ianuarie 1967 în ceea ce privește interzicerea expulzării, sau returnării unui refugiat."

### AMENDAMENTE CE AU CA SCOP RESTRUCTURAREA ANEXEI LA CONVENȚIA FAL

#### Restructurarea secțiunilor și subsecțiunilor

În Secțiunea 1, subsecțiunea „C” este adăugată și se va citi: „Tehnici de procesare electronică a datelor”.

În Secțiunea 2, subsecțiunea „E” se elimină și o nouă subsecțiune G este adăugată, care se va citi: „G. Erori în documente și penalitățile pentru acestea”.

Literele subtitlurilor „F” și „G” se modifică și se va citi „E” și „F”.

În Secțiunea 3, titlul subsecțiunii B se modifică și se va citi: „B. Măsuri pentru facilitarea autorizării pasagerilor, echipajului și bagajului”.



În Secțiunea 3, subsecțiunea „C” este adăugată și se va citi: „C. Facilități speciale pentru transportul pe cale maritimă a persoanelor în vârstă și cu dezabilități”;

Literele subtitlurilor „C”, „D”, „E” și „F” se modifică și se va citi „D”, „E”, „F” și „G”.

Secțiunea 4 se modifică și se va citi:

„Secțiunea 5 - Sănătatea publică și carantina, inclusiv Măsurile sanitare pentru animale și plante”.

O nouă Secțiune 4 este adăugată și se va citi: „Secțiunea 4 - Sosirea, staționarea și plecarea mărfii și a altor bunuri”

În noua Secțiune 4, sunt adăugate subsecțiuni ale căror titluri se vor citi:

- A. Prevederi generale
- B. Autorizarea mărfii pentru export
- C. Autorizarea mărfii pentru import
- D. Containere și paleți
- E. Marfa nedescărcată în portul de destinație preconizat
- F. Limitarea răspunderii proprietarilor navelor

Secțiunea 5 se modifică și se va citi: „Secțiunea 6 - Prevederi diverse”.

În noua Secțiune 6, subsecțiunile B, D, E, H, I, J, K, L și M sunt excluse.

Literele subtitlurilor C, F și G se modifică și se va citi B, C și D.

#### Rearanjarea Standardelor și Practicilor recomandate în subsecțiuni

În Secțiunea 1, subsecțiunea B vor fi incluse:

Standardul 1.1 și

Practicile recomandate 1.1.1, 1.2 și 1.3.

În Secțiunea 1, subsecțiunea C vor fi incluse:

Standardele 5.16, 5.17 și 5.19 și

Practicile recomandate 5.15 și 5.18.

În Secțiunea 2, subsecțiunea A vor fi incluse:

Standardele 2.1 și 5.21.

În Secțiunea 2, subsecțiunea B vor fi incluse:

Standardele 2.2, 2.2.3, 2.3, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.7, 2.7.5, 2.7.6, 2.8 și 2.9 și

Practicile recomandate 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.5.2, 2.6.4, 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4, și 2.7.6.1.

În Secțiunea 2, subsecțiunea C va fi inclus:

Standardul 2.10.

Secțiunea 2, subsecțiunea D vor fi incluse:

Standardele 2.11, 2.11.1 și 2.11.3 și

Practica recomandată 2.11.2.

În Secțiunea 2, subsecțiunea E va fi inclusă:

Practica recomandată 2.13.



*flap*

Secțiunea 2, subsecțiunea F vor fi incluse:

Standardele 2.15, 2.15.1 și 2.16 și

Practica recomandată 2.14.

În Secțiunea 2, subsecțiunea G vor fi incluse:

Standardele 5.2 și 5.3.

În Secțiunea 2, subsecțiunea H vor fi incluse:

Standardele 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23 și 2.24.

În Secțiunea 3, subsecțiunea A vor fi incluse:

Standardele 3.1, 3.2, 3.3, 5.24, 3.7, 3.10, 3.10.1 și 3.10.2 și

Practicile recomandate 3.1.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9, 3.9.1, 3.9.2 și 3.10.3.

În Secțiunea 3, subsecțiunea B vor fi incluse:

Standardele 3.12, 3.14, 3.15 și 3.15.1 și

Practicile recomandate 3.11, 3.11.1, 3.11.6, 3.13 și 3.15.2.

În Secțiunea 3, subsecțiunea C vor fi incluse:

Practicile recomandate 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 și 3.11.5.

În Secțiunea 3, subsecțiunea D vor fi incluse:

Standardele 3.16.1, 3.16.2, 3.16.3, 3.16.4, 3.16.6, 3.16.7, 3.16.8, 3.16.12, 3.16.13 și 3.16.15 și

Practicile recomandate 3.16.5, 3.16.9, 3.16.10, 3.16.11, 3.16.14 și 3.16.16.

În Secțiunea 3, subsecțiunea E vor fi incluse:

Standardul 3.17.1 și

Practicile recomandate 3.17.2, 3.17.3, 3.17.4, 3.17.5, 3.17.6 și 3.17.7.

În Secțiunea 3, subsecțiunea F va fi inclusă:

Practica recomandată 3.18.

În Secțiunea 3, subsecțiunea G vor fi incluse:

Standardele 3.19, 3.19.1 și 3.19.3 și

Practicile recomandate 3.19.2, 2 și 3.19.4.

În Secțiunea 4, subsecțiunea A vor fi incluse:

Practicile recomandate 2.12, 2.12.1, 2.12.3 și 5.20.

În Secțiunea 4, subsecțiunea C vor fi incluse:

Standardul 2.12.8 și

Practicile recomandate 2.12.2 și 5.22.

În Secțiunea 4, subsecțiunea D vor fi incluse:

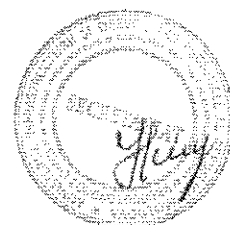
Standardele 2.12.4, 2.12.6 și 2.12.7 și

Practica recomandată 2.12.5.

În Secțiunea 4, subsecțiunea E vor fi incluse:

Standardele 5.7 și 5.8.

În Secțiunea 4, subsecțiunea F vor fi incluse:





Standardele 5.9 și 5.10.

În Secțiunea 5 vor fi incluse:

Standardele 4.1, 4.4.1, 4.5, 4.7, 4.9 și 4.10 și

Practicile recomandate 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.8 și 4.11.

În Secțiunea 6, subsecțiunea A va fi inclusă:

Practica recomandată 5.1.

În Secțiunea 6, subsecțiunea B vor fi incluse:

Standardele 5.4.1, 5.4.2 și 5.5 și

Practicile recomandate 5.4, 5.4.3 și 5.6.

În Secțiunea 6, subsecțiunea C vor fi incluse:

Standardele 5.11, 5.12 și 5.23.

În Secțiunea 6, subsecțiunea D vor fi incluse:

Practicile recomandate 5.13 și 5.14.

Renumerotarea „Standardelor” și „Practicilor recomandate”

Practica recomandată 5.15 se modifică și se va citi 1.4. Standardul 5.16 se modifică și se va citi 1.5.

Standardul 5.17 se modifică și se va citi 1.6.

Practica recomandată 5.18 se modifică și se va citi 1.7.

Standardul 5.19 se modifică și se va citi 1.8.

Standardul 5.21 se modifică și se va citi 2.1.1

Standardul 5.2 se modifică și se va citi 2.17.

Standardul 5.3 se modifică și se va citi 2.18.

Standardul 2.17 se modifică și se va citi 2.19.

Standardul 2.18 se modifică și se va citi 2.20.

Standardul 2.19 se modifică și se va citi 2.21.

Standardul 2.20 se modifică și se va citi 2.22.

Standardul 2.21 se modifică și se va citi 2.23.

Standardul 2.22 se modifică și se va citi 2.24.

Standardul 2.23 se modifică și se va citi 2.25.

Standardul 2.24 se modifică și se va citi 2.26.

Standardul 5.24 se modifică și se va citi 3.3.1.

Practica recomandată 3.11.6 se modifică și se va citi 3.11.2.

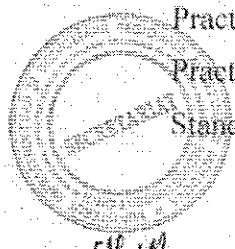
Practica recomandată 3.11.2 se modifică și se va citi 3.16.

Practica recomandată 3.11.3 se modifică și se va citi 3.17.

Practica recomandată 3.11.4 se modifică și se va citi 3.18.

Practica recomandată 3.11.5 se modifică și se va citi 3.19.

Standardul 3.16.1 se modifică și se va citi 3.20.

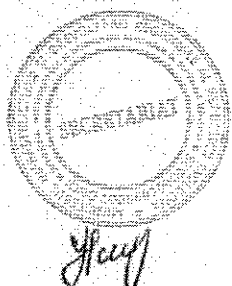


5/1/2011

Standardul 3.16.2 se modifică și se va citi 3.21.  
Standardul 3.16.3 se modifică și se va citi 3.22.  
Standardul 3.16.4 se modifică și se va citi 3.23.  
Practica recomandată 3.16.5 se modifică și se va citi 3.24.  
Standardul 3.16.6 se modifică și se va citi 3.25.  
Standardul 3.16.7 se modifică și se va citi 3.26.  
Standardul 3.16.8 se modifică și se va citi 3.27.  
Practica recomandată 3.16.9 se modifică și se va citi 3.28.  
Practica recomandată 3.16.10 se modifică și se va citi 3.29.  
Practica recomandată 3.16.11 se modifică și se va citi 3.30.  
Standardul 3.16 se modifică și se va citi 3.31.  
Standardul 3.16.13 se modifică și se va citi 3.32.  
Practica recomandată 3.16.14 se modifică și se va citi 3.33.  
Standardul 3.16.15 se modifică și se va citi 3.34.  
Practica recomandată 3.16.16 se modifică și se va citi 3.35.  
Standardul 3.17.1 se modifică și se va citi 3.36.  
Practica recomandată 3.17.2 se modifică și se va citi 3.37.  
Practica recomandată 3.17.3 se modifică și se va citi 3.38.  
Practica recomandată 3.17.4 se modifică și se va citi 3.39.  
Practica recomandată 3.17.5 se modifică și se va citi 3.40.  
Practica recomandată 3.17.6 se modifică și se va citi 3.41.  
Practica recomandată 3.17.7 se modifică și se va citi 3.42.  
Practica recomandată 3.18 se modifică și se va citi 3.43.  
Standardul 3.19 se modifică și se va citi 3.44.  
Standardul 3.19.1 se modifică și se va citi 3.45.  
Practica recomandată 3.19.2 se modifică și se va citi 3.46.  
Standardul 3.19.3 se modifică și se va citi 3.47.  
Practica recomandată 3.19.4 se modifică și se va citi 3.48.  
Practica recomandată 2.12 se modifică și se va citi 4.1.  
Practica recomandată 2.12.1 se modifică și se va citi 4.2.  
Practica recomandată 2.12.3 se modifică și se va citi 4.3.  
Practica recomandată 5.20 se modifică și se va citi 4.4.  
Standardul 2.12.8 se modifică și se va citi 4.5.  
Practica recomandată 2.12.2 se modifică și se va citi 4.6.  
Practica recomandată 5.22 se modifică și se va citi 4.7.  
Standardul 2.12.4 se modifică și se va citi 4.8.  
Practica recomandată 2.12.5 se modifică și se va citi 4.9.



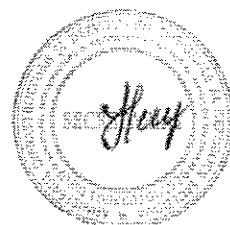
Standardul 2.12.6 se modifică și se va citi 4.10.  
Standardul 2.12.7 se modifică și se va citi 4.11.  
Standardul 5.7 se modifică și se va citi 4.12.  
Standardul 5.8 se modifică și se va citi 4.13.  
Standardul 5.9 se modifică și se va citi 4.14.  
Standardul 5.10 se modifică și se va citi 4.15.  
Standardul 4.1 se modifică și se va citi 5.1.  
Practica recomandată 4.2 se modifică și se va citi 5.2.  
Practica recomandată 4.3 se modifică și se va citi 5.3.  
Practica recomandată 4.4 se modifică și se va citi 5.4.  
Standardul 4.4.1 se modifică și se va citi 5.4.1.  
Standardul 4.5 se modifică și se va citi 5.5.  
Practica recomandată 4.6 se modifică și se va citi 5.6.  
Standardul 4.7 se modifică și se va citi 5.7.  
Practica recomandată 4.8 se modifică și se va citi 5.8.  
Standardul 4.9 se modifică și se va citi 5.9.  
Standardul 4.10 se modifică și se va citi 5.10.  
Practica recomandată 4.11 se modifică și se va citi 5.11.  
Practica recomandată 5.1 se modifică și se va citi 6.1.  
Practica recomandată 5.4.1 se modifică și se va citi 6.2.  
Standardul 5.4.1 se modifică și se va citi 6.3.  
Standardul 5.4.2 se modifică și se va citi 6.4.  
Practica recomandată 5.4.3 se modifică și se va citi 6.5.  
Standardul 5.5 se modifică și se va citi 6.6.  
Practica recomandată 5.6 se modifică și se va citi 6.7.  
Standardul 5.11 se modifică și se va citi 6.8.  
Standardul 5.12 se modifică și se va citi 6.9.  
Standardul 5.23 se modifică și se va citi 6.10.  
Practica recomandată 5.13 se modifică și se va citi 6.11.  
Practica recomandată 5.14 se modifică și se va citi 6.12.



AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a douăzeci și una sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 01 mai 1992, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL.3(21) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 28 mai 1992



AMENDAMENTELE 1993 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ



REZOLUȚIA FAL.4(22)  
adoptată la 29 aprilie 1993

ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ  
COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a douăzeci și doua sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia.

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în Anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 septembrie 1994, dacă până la 01 iunie 1994, cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SUPLIMENTAR SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (4) al Convenției să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor menționate.



## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA FAL

#### 1 Secțiunea 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI:

.1 Practica recomandată 2.3.5 este actualizată la Standardul 2.3.5 și se modifică, având următorul cuprins:

„2.3.5 Standard. Autoritățile publice trebuie să permită ca pachetele nedeclarate în manifest ce se află în posesia comandantului să fie omise din Declarația de marfă, cu condiția ca datele cu privire la aceste pachete să fie furnizate separat.

Notă: Datele coletelor nedeclarate în manifest ar trebui să fie furnizate într-un formular separat și ar trebui să includă elementele relevante ale informațiilor prezentate de regulă în Declarația de marfă. Ar putea să fie folosit formularul declarației de marfă OMI cu titlul modificat, care se va citi de exemplu: „Lista coletelor nedeclarate în manifest”.

.2 Practica recomandată 2.7.6.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.7.6.1 Practică recomandată. În cazul în care un pasager clandestin deține documente necorespunzătoare, autoritățile publice ar trebui, după posibilitate și într-o măsură compatibilă cu legislația națională și cerințele de securitate, să emită o scrisoare de intenție cu fotografia pasagerului clandestin și alte informații importante. Scrisoarea, prin care se autorizează returnarea pasagerului clandestin fie în țara de origine a acestuia, sau în punctul în care pasagerul clandestin și-a început călătoria, după caz, cu orice mijloc de transport și în care se specifică alte condiții impuse de către autorități, ar trebui să fie înmănată operatorului care efectuează îndepărtarea pasagerului clandestin. Aceasta scrisoare va include informațiile solicitate de către autoritățile din punctele de tranzit și/sau punctul de debarcare.

Notă: Prezenta recomandare nu are intenția să împiedice autoritățile publice să examineze în continuare un pasager clandestin în vederea unei posibile urmăriri penale și/sau deportări. Suplimentar, nicio prevedere a prezentei recomandări nu va fi interpretată ca fiind în contradicție cu prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul Națiunilor Unite privind statutul refugiaților din 31 ianuarie 1967 în ceea ce privește interzicerea expulzării, sau returnării unui refugiat.”

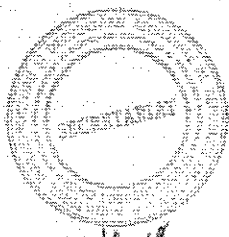
#### 2 Secțiunea 4 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA MĂRFII ȘI A ALTOR BUNURI:

.1 Practica recomandată 4.9 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4.9 Practică recomandată. Autoritățile publice ar trebui să prevadă în reglementările acestora, la care se face referință în Standardul 4.8, acceptarea unei simple declarații în sensul că containerele și paleții importați temporar vor fi reexportați în termenul stabilit de Statul în cauză.”

.2 Standardul 4.10 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4.10 Standard. Autoritățile publice trebuie să permită containerelor și paleților care intră pe teritoriul unui Stat în conformitate cu prevederile Standardului 4.8 să iasă din perimetrul portului de sosire în scopul autorizării mărfii importate și/sau încărcării mărfii exportate în temeiul unor proceduri de control simplificate cu o documentație minimă.



AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea dea douăzeci și doua sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 29 aprilie 1993, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL. 4(22) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

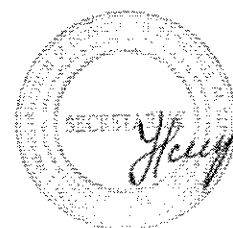
Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 01 iunie 1993





AMENDAMENTELE 1996 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST  
MODIFICATĂ



## REZOLUȚIA FAL.5(24)

adoptată la 11 ianuarie 1996

### ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

#### COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție.

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERAȚIE, la cea de-a douăzeci și patra sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în anexa la prezenta rezoluție,
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 mai 1997, dacă până la 01 februarie 1997 cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor.



## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

#### 1 Secțiunea 2 - SOSIREA, STAȚIONAREA ȘI PLECAREA NAVEI:

1.1 Practica recomandată 2.7.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.7.4 **Practică recomandată** O lista întocmită de proprietarii navelor pentru utilizarea proprie ar trebui să fie acceptată în locul Listei pasagerilor, cu condiția că aceasta va conține cel puțin informațiile solicitate în conformitate cu Practica recomandată 2.7.3 și că va fi datată și semnată, sau autentificată în conformitate cu Standardul 2.7.5”.

1.2 O nouă notă este adăugată la Standardul 2.7.6 care va avea următorul cuprins:

„Notă: Notificarea cu privire la pasagerii clandestini poate fi făcută, de exemplu, prin intermediul unei mențiuni în câmpul „Observații” al Declarației generale, sau utilizând o Listă de echipaj, sau o Listă a pasagerilor, cu titlul modificat în „lista pasagerilor clandestini”.

#### 2 Secțiunea 6 - PREVEDERI DIVERSE

Practica recomandată 6.12 se modifică și va avea următorul cuprins:

„6.12 **Practică recomandată.** Fiecare Guvern contractant ar trebui să instituie un Comitet național de facilitare a transportului maritim, sau un organ de coordonare similar, pentru a încuraja adoptarea și implementarea măsurilor de facilitare de către departamentele guvernamentale, agenții și alte organizații care se preocupă de, sau sunt responsabile pentru diverse aspecte ale traficului maritim internațional, precum și autoritățile portuare și proprietarii navelor.

Notă: La instituirea unui Comitet național de facilitare a transportului maritim, sau a unui organ de coordonare similar, Guvernele contractante sunt invitate să țină cont de Recomandările prevăzute în FAL, 5/Circ. 2”.

#### 3 Secțiunea 4 - INFORMAȚII PRE-IMPORT

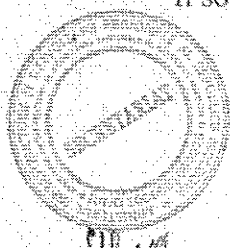
Practica recomandată 4.7 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4.7 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să elaboreze proceduri, care pot include schimbul electronic de date (EDI), pentru a permite remiterea informațiilor prealabile până la sosirea mărfii pentru a aplica tehnicile de selectivitate, inclusiv analiza riscurilor, care vor fi folosite în scopul facilitării vămuirii.”

#### 4 Secțiunea 3 - PASAGERII DE CROAZIERĂ

Standardul 3.32 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3.32 **Standard.** Pasagerilor de croazieră în mod normal nu trebuie să li se solicite să furnizeze o declarație în scris cu privire la efectele personale ale acestora. Cu toate acestea, în cazul articolelor care implică o sumă mare de taxe vamale și alte impozite și plăți, poate fi solicitată o declarație în scris și o garanție”.



## 5 Secțiunea 3 - PERSOANE INADMISIBILE

Standarde noi sunt adăugate și vor avea următorul cuprins:

- .1 „3.3.2 **Standard.** Guvernele contractante trebuie să accepte spre examinare o persoană returnată din punctul său de debarcare după ce a fost calificată ca fiind inadmisibilă, în cazul în care persoana dată s-a imbarcat pe teritoriul acestora. Guvernele contractante nu trebuie să returneze o asemenea persoană către țara în care anterior aceasta a fost calificată ca fiind inadmisibilă.

Notă 1: Prezenta prevedere nu are intenția să împiedice autoritățile publice să examineze în continuare o persoană inadmisibilă returnată pentru a determina acceptabilitatea sa eventuală în Stat, sau a face aranjamente pentru transferul, îndepărtarea, sau deportarea sa către un Stat al cărui resortisant constituie, sau în care este acceptabil în alt mod. În cazul în care o persoană care a fost calificată ca fiind inadmisibilă și-a pierdut sau distrus documentul său de călătorie, un Guvern contractant trebuie să accepte în locul acestuia un document care să ateste circumstanțele de imbarcare și sosire emis de autoritățile publice ale Guvernului contractant în care persoana a fost calificată ca fiind inadmisibilă.

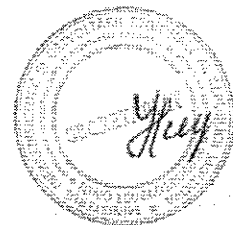
Notă 2: Nicio prevedere a prezentului Standard, sau a Notei 1 nu va fi interpretată ca fiind în contradicție cu prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul Națiunilor Unite privind statutul refugiaților din 31 ianuarie 1967 în ceea ce privește interzicerea expulzării, sau returnării unui refugiat.”

- .2 „3.3.3 **Standard.** Obligația proprietarului navei de a transporta orice persoană în afara teritoriului unui Stat trebuie să înceteze în momentul în care o asemenea persoană va fi admisă definitiv în Statul respectiv.”
- .3 „3.3.4 **Standard.** Guvernele contractante și proprietarii navelor trebuie să coopereze, după posibilitate, în vederea stabilirii valabilității și autenticității pașapoartelor și vizelor.”

## 6 Secțiunea 3 - AUTORIZAREA IMIGRAȚIONALĂ ANTERIOARĂ SOSIRII

O nouă Practică recomandată este adăugată și va avea următorul cuprins:

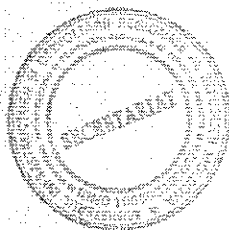
„3.49 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să furnizeze un sistem de autorizare anterioară sosirii, care le va permite membrilor echipajului, care fac escală regulată în porturile acestora, să obțină în prealabil aprobarea ieșirii temporare pe mal. În cazul în care în privința unei nave nu există nicio înregistrare negativă privind imigrația și aceasta este reprezentată la nivel local de către proprietarul navei, sau un agent naval reputat, autoritățile publice ar trebui, în mod normal, după examinarea satisfăcătoare a datelor anterioare sosirii pe care le pot solicita, să permită navei să se deplaseze direct către dana acesteia și să nu facă obiectul altor formalități de imigrare de rutină, cu excepția cazului în care de către autoritățile publice este solicitat altfel.”



AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a douăzeci și patra sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 11 ianuarie 1996, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL.5(24) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: /semnătură/

Londra, 29 ianuarie 1996



AMENDAMENTELE 1999 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ



## REZOLUȚIA FAL.6(27)

Adoptată la 09 septembrie 1999

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

#### COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERAȚIE, la cea de-a douăzeci și șaptea sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia.

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 ianuarie 2001, dacă până la 01 octombrie 2000 cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor.



ANEXĂ  
AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA FAI  
DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

**Secțiunea 1 - Definiții și prevederi generale**

**C. Tehnici de procesare electronică a datelor**

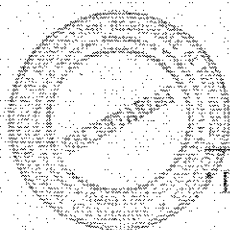
- 1 Practica recomandată 1.4 este actualizată la un Standard și se modifică după cum urmează:  
„1.4 **Standard.** Introducând tehnici pentru schimbul electronic de date (EDI) în scopul facilitării procedurilor de autorizare. Guvernele contractante trebuie să încurajeze autoritățile publice și alte părți interesate (proprietarii navelor, companiile de gestionare, porturile maritime și/sau agenții de marfă etc.) să facă schimb de date în conformitate cu Standardele ONU relevante, inclusiv Standardele ONU privind Schimbul electronic de date pentru administrare, comerț și transport (UN/EDIFACT).”
- 2 Standardul existent 1.5 se modifică după cum urmează:  
„1.5 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să accepte orice documente necesare pentru procedurile de autorizare pe suport de hârtie, în cazul în care acestea sunt produse prin intermediul tehnicilor de procesare a datelor pe hârtie simplă, cu condiția că acestea sunt lizibile, corespund formatului documentelor din Convenția FAI, și conțin informațiile necesare.”
- 3 Standardul existent 1.6 se modifică după cum urmează:  
„1.6 **Standard.** Introducând tehnici pentru schimbul electronic de date (EDI) pentru procedurile de autorizare, autoritățile publice trebuie să limiteze informațiile pe care le solicită de la proprietarii navelor și alte părți interesate la cele solicitate de Convenția FAI.”
- 4 Clauza inițială a Practicii recomandate 1.7 se modifică după cum urmează:  
„1.7 **Practică recomandată.** Planificând introducerea, sau modificarea tehnicilor de schimb electronic de date pentru procedurile de autorizare, autoritățile publice ar trebui.”
- 5 Standardul existent 1.8 se modifică după cum urmează:  
„1.8 **Standard.** Introducând tehnici pentru schimbul electronic de date (EDI) în scopul susținerii procedurilor de autorizare, autoritățile publice trebuie să încurajeze utilizarea acestora de către operatorii maritimi și alte părți interesate, însă nu trebuie să reducă nivelurile de servicii disponibile pentru operatorii care nu utilizează astfel de tehnici.”
- 6 Un nou capitol D. Traficul ilicit de droguri este adăugat după cum urmează:

**„D. Traficul ilicit de droguri**

1.9 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să tindă să stabilească aranjamente de cooperare cu proprietarii navelor și cu alte părți interesate pentru a îmbunătăți capacitatea acestora de a combate contrabanda de droguri, oferind în același timp o facilitare sporită. Asemenea aranjamente ar putea să se bazeze pe Memorandumul de înțelegere al Consiliului de Cooperare Vamală și recomandările aferente.

1.10 **Standard.** În cazul în care, ca parte a aranjamentelor de cooperare, autorităților publice, proprietarilor navelor și altor părți interesate le va fi acordat accesul la informații comerciale și de alt gen sensibile, informațiile trebuie să fie tratate în mod confidențial.

1.11 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să folosească analiza



*Handwritten signature*



riscurilor pentru a îmbunătăți capacitatea acestora de a depista circulația ilicită a drogurilor, facilitând astfel circulația legitimă a persoanelor și bunurilor.”

## **Secțiunea 2 - Sosirea, staționarea și plecarea navei**

### **B. Conținutul și scopul documentelor**

- 1 În Practica recomandată 2.3.1 se introduc cuvintele „identificarea containerului, dacă se aplică”, până la cuvintele „marcajele și numerele” la al cincilea punct, litera (a) și la al patrulea punct, litera (b).
- 2 Următoarea notă la textul Practicii recomandate 2.3.1 este adăugată:  
„**Notă:** În scopul descrierii corespunzătoare a numărului și tipului pachetelor în declarația de marfă, proprietarii navelor și alte părți interesate ar trebui să asigure ca va fi folosită unitatea de ambalare externă a mărfurilor. În cazul în care mărfurile sunt pe paleți, ar trebui să fie menționat numărul și tipul pachetelor de pe palet (paleți). În cazul în care mărfurile de pe paleți nu sunt ambalate, ar trebui să fie utilizată cantitatea și descrierea mărfurilor de pe palet.”
- 3 Practica recomandată 2.5.2 se modifică după cum urmează:  
„**2.5.2 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în mod normal, să solicite doar datele cu privire la acele efecte ale echipajului care nu se vor califica pentru scutirea de impozitele și taxele vamale, sau care fac obiectul interdicțiilor și restricțiilor.”
- 4 Textul din căsuța 2 a Formularului FAL se înlocuiește cu următorul:  
„Efectele care nu pot fi scutite de la plata taxelor și impozitelor vamale, sau care sunt supuse interdicțiilor și restricțiilor.”

## **Secțiunea 3 - Sosirea și plecarea persoanelor**

### **A. Sosirea și plecarea persoanelor**

- 1 Un nou Standard 3.3.3 și o nouă Practică recomandată 3.3.4 sunt adăugate după cum urmează:  
„**3.3.3 Standard.** Până când pasagerii și echipajul vor fi acceptați spre examinare în ceea ce privește admisibilitatea acestora în Stat, proprietarului navei trebuie să poarte răspundere pentru custodia și îngrijirea acestora.  
**3.3.4 Practică recomandată.** După acceptarea pasagerilor și echipajului pentru examinare, fie condiționată, sau necondiționată și dacă persoanele în cauză se află sub controlul fizic al autorităților publice, autoritățile publice ar trebui să fie responsabile pentru custodia și îngrijirea acestora până când vor fi admise pentru intrare, sau vor fi calificate ca fiind inadmisibile.”
- 2 Standardul existent 3.3.3 se renumerează ca 3.3.5 și un nou Standard 3.3.6 este adăugat după cum urmează:  
„**3.3.6 Standard.** În cazul în care o persoană este calificată ca fiind inadmisibilă, autoritățile publice, fără întârzierea nejustificată, trebuie să informeze proprietarul navei și trebuie să îl consulte în privința aranjamentelor de îndepărtare. Proprietarul navei este responsabil pentru costurile îndepărtării unei persoane inadmisibile și, în cazul în care persoana este transferată înapoi în custodia proprietarului navei, proprietarul navei trebuie să fie responsabil pentru îndepărtarea promptă a acesteia către:  
- țara de îmbarcare; sau  
- către orice alt loc unde persoana este admisibilă.”
- 3 Standardul existent 3.3.4 se renumerează ca 3.3.7.



## **B. Măsuri pentru facilitarea autorizării mărfii, pasagerilor, echipajului și bagajului**

- 1 Standardul 3.15.1 se înlocuiește cu următorul:

„3.15.1 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să încurajeze proprietarii navelor să adopte măsuri de precauție în punctul de imbarcare în vederea asigurării faptului că pasagerii sunt în posesia oricăror documente de control prevăzute de către Statele primitoare, sau de tranzit.”

- 2 Un nou Standard 3.15.2 se introduce după cum urmează:

„3.15.2 **Standard.** În cazul în care o persoană este calificată ca fiind inadmisibilă și este îndepărtată de pe teritoriul Statului, proprietarul navei nu trebuie să fie împiedicat să recupereze, de la o astfel de persoană, orice costuri rezultate din inadmisibilitatea acesteia.

- 3 Practica recomandată existentă 3.15.2 se renumerează ca 3.15.3.

## **Secțiunea 4 - Sosirea, staționarea și plecarea mărfii și a altor bunuri**

### **A. Prevederi generale**

- 1 Practica recomandată 4.3 se modifică după cum urmează:

„4.3 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să încurajeze proprietarii și/sau operatorii terminalelor maritime de marfă să le echipeze cu facilități de stocare pentru marfă specială (de ex. mărfuri valoroase, mărfuri perisabile, rămășițe umane, mărfuri radioactive și alte mărfuri periculoase, precum și animale vii), după caz; zonele trimerilor maritime de marfă în care mărfurile generale și speciale și trimerile poștale sunt stocate până la expedierea pe cale maritimă, ar trebui să fie protejate în permanență împotriva accesului persoanelor neautorizate.”

- 2 Un nou Standard 4.4 se introduce și va avea următorul conținut:

„4.4 **Standard.** Un Guvern contractant, care continuă să solicite licențe, sau permise pentru export, import, sau transbordare în legătură cu anumite tipuri de mărfuri trebuie să stabilească proceduri simplificate, prin intermediul cărora asemenea licențe, sau permise pot fi obținute și reînnoite în mod rapid.

- 3 O nouă Practică recomandată 4.5 se introduce și va avea următorul conținut:

„4.5 **Practică recomandată.** În cazul în care natura unui lot ar putea atrage atenția diferitor agenții de autorizare, de exemplu inspectorii vamali și veterinari, sau sanitari, Guvernelor contractante ar trebui să delege competența de autorizare organului vamal, sau uneia dintre celelalte agenții, sau dacă acest lucru nu este posibil, să întreprindă toate măsurile necesare pentru a asigura faptul că astfel de autorizare este efectuată simultan în același loc și cu o întârziere minimă.

- 4 Practica recomandată existentă 4.4 se renumerează ca 4.6.

### **B. Autorizarea mărfii pentru export**

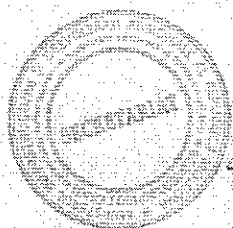
- 1 Titlurile „B. Autorizarea mărfii pentru export” și „C. Autorizarea mărfii pentru import” se înlocuiesc cu: „B. Autorizarea mărfii”.

- 2 Titlurile existente „D”, „E” și „F” se renumerează ca „C”, „D” și „E” respectiv.

- 3 Practica recomandată existentă 4.7 se înlocuiește cu următoarea:

„4.7 **Practică recomandată.** Autoritățile publice trebuie să elaboreze proceduri cu privire la utilizarea informațiilor anterioare sosirii pentru a facilita procesarea declarațiilor vamale și pentru a permite autorizarea până la sosirea mărfii.”

- 4 Următoarele Standarde și Practici recomandate se introduc în Secțiunea 4B:



Hay

„4.8 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să prevadă proceduri de autorizare a mărfii bazate pe prevederile relevante și ghidul asociat al(e) Convenției internaționale pentru simplificarea și armonizarea procedurilor vamale - Convenția de la Kyoto.

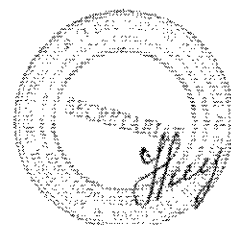
4.9 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să limiteze intervențiile fizice la minimul necesar pentru a asigura respectarea legislației, utilizând analiza riscurilor în scopul direcționării mărfii pentru examinare.

4.10 **Practică recomandată.** În măsura în care resursele permit, Autoritățile publice ar trebui, în temeiul unei solicitări valabile, să efectueze examinarea fizică a mărfii, după necesitate, la locul în care este încărcată în mijloacele sale de transport și în timpul încărcării, fie la doc, sau în cazul mărfii unitare, la locul unde containerul este încărcat și sigilat.

4.11 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să asigure faptul că cerințele cu privire la colectarea datelor statistice nu vor reduce semnificativ eficiența comerțului maritim.

4.12 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să utilizeze tehnici pentru schimbul electronic de date (EDI) în scopul obținerii informațiilor ca să accelereze și simplifice procesele de autorizare.”

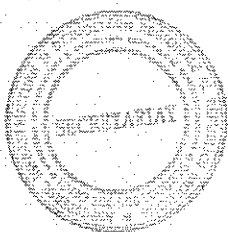
- 5 Standardele și Practicile recomandate de la 4.5 la 4.15 existente se renumerează corespunzător.



AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a douăzeci și șaptea sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 09 1999, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL. 6(27) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 30 septembrie 1999



J/7233(E/F)

*Alced*

AMENDAMENTELE 2002 LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA  
TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL. 1965. DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ



## REZOLUȚIA FAL.7(29)

Adoptată la 10 ianuarie 2002

### ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

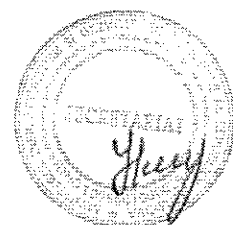
#### COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERAȚIE, la cea de-a douăzeci și noua sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 mai 2003, dacă până la 01 februarie 2003 cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor.



## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

#### Secțiunea 1 - Definiții și prevederi generale

##### A. Definiții

##### 1 Următoarele definiții sunt adăugate:

„*Potențial pasager clandestin.* O persoană care se ascunde pe o navă, sau într-o marfă care este ulterior încărcată pe navă, fără acordul proprietarului navei, sau al comandantului, sau al oricărei alte persoane responsabile și care este depistată la bordul navei până la plecarea acesteia din port.”

„*Port.* Orice port, terminal, terminal maritim, radă, sau șantier pentru nave și reparații care este utilizat în mod normal pentru încărcarea, descărcarea, repararea și ancorarea navelor sau orice alt loc în care o navă poate face escală.”

„*Pasager clandestin.* O persoană care se ascunde pe o navă, sau într-o marfă care este ulterior încărcată pe navă, fără acordul proprietarului navei, sau al comandantului, sau al oricărei alte persoane responsabile și care este depistată la bordul navei după plecarea acesteia din port, sau în marfă în timpul descărcării acesteia în portul de sosire, și care este raportată de către comandant autorităților competente în calitate de pasager clandestin.”

#### Secțiunea 2 - Sosirea, staționarea și plecarea navei

##### 2 În 2.1. Standard ar trebui să fie introdusă o notă după cum urmează:

„Notă:

Au fost elaborate următoarele formulare FAL după cum sunt prezentate în Suplimentul 1:

- Declarația generală - Formularul 1 la FAL
- Declarația de marfă - Formularul 2 la FAL
- Declarația privind proviziile navei - Formularul 3 la FAL
- Declarația privind efectele echipajului - Formularul 4 la FAL
- Lista de echipaj - Formularul 5 la FAL
- Lista pasagerilor - Formularul 6 la FAL
- Manifestul privind mărfurile periculoase - Formularul 7 la FAL.”

##### 3 Două aliniate noi renumerotate sunt adăugate după aliniatul existent 2.7.5 după cum urmează:

„2.8 Manifestul privind mărfurile periculoase trebuie să fie documentul de bază care va furniza autorităților publice informații cu privire la mărfurile periculoase.

2.8.1 În Manifestul privind mărfurile periculoase autoritățile publice nu trebuie să solicite mai multe date decât următoarele:

- Denumirea navei
- numărul OMI
- Naționalitatea navei
- Numele comandantului
- Numărul de referință al cursei



- Portul de încărcare
- Portul de descărcare
- Agentul naval
- Numărul de referință/rezervare
- Marcaje și numere:
  - Numărul (numerele) de identificare a containerului
  - Numărul (numerele) de înmatriculare a vehiculului
- Numărul și tipul pachetelor
- Denumirea oficială de transport
- Clasa
- Numărul ONU
- Grupa de ambalare
- Riscul (riscurile) subsidiar(e)
- Punctul de aprindere (în °C, c.c.)
- Poluant marin
- Masa (kg) - brută/netă
- EmS
- Locul de depozitare la bord<sup>1</sup>.

4 Aliniatele de la 2.8 până la 2.26 se renumerează corespunzător de la 2.9 până la 2.27 și nota de subsol aferentă după aliniatul 2.13 se modifică.

5 Aliniatele 2.7.6 și 2.7.1 și notele aferente se exclud.

6 În aliniatul renumerotat 2.11. **Standard** se introduce un nou punct după cum urmează:

„• 1 copie a Manifestului privind mărfurile periculoase”

7 În aliniatul renumerotat 2.12. **Standard** se introduce un nou punct după cum urmează:

„• 1 copie a Manifestului privind mărfurile periculoase”

8 În nota de subsol după aliniatul 3.3.1 „suplimentul 4” se înlocuiește cu „suplimentul 2”.

9. O nouă Secțiune 4 ar trebui să fie introdusă după cum urmează:

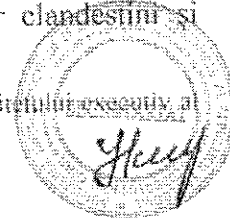
#### „Secțiunea 4 - Pasageri clandestini

##### A. Principii generale

4.1 **Standard.** Prevederile prezentei secțiuni trebuie să fie aplicate în conformitate cu principiile de protecție internațională, după cum sunt stabilite în documentele internaționale, precum Convenția ONU privind Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul ONU privind statutul refugiaților din 31 ianuarie 1967 și legislația națională relevantă<sup>\*</sup>.

4.2 **Standard.** Autoritățile publice, autoritățile portuare, proprietarii navelor, reprezentanții acestora și comandanții trebuie să coopereze în cea mai mare măsură posibilă în scopul prevenirii incidentelor pasagerilor clandestini, soluționării rapide a cazurilor pasagerilor clandestini și

<sup>\*</sup> Adicional, autoritățile publice ar putea dori să ia în considerare concluzia neobligatorie a Comitetului executiv al ICNUR privind solicitanții de azil clandestini (1988, nr. 53 (XXXIX))





asigurării faptului că va fi efectuată returnarea, sau repatrierea curândă a pasagerului clandestin. Trebuie să fie întreprinse toate măsurile corespunzătoare pentru a evita situațiile în care pasagerii clandestini trebuie să rămână la bordul navelor pentru o perioadă nedeterminată.

## **B. Măsuri de prevenire**

### **4.3. Măsuri de prevenire aferente navei/portului**

#### **4.3.1 Autoritățile portuare/terminalului**

**4.3.1.1 Standard.** Guvernele contractante trebuie să asigure faptul că în toate porturile acestora vor fi stabilite infrastructurile și aranjamentele operaționale și de securitate necesare pentru a preveni persoanele, care încearcă să intre clandestin pe bordul navelor, să obțină acces la instalațiile portuare și nave, luând în considerație, la elaborarea acestor aranjamente, mărimea portului și tipul mărfii expediate din port. Acest lucru ar trebui să fie efectuat în strânsă cooperare cu autoritățile publice relevante, proprietarii navelor și entitățile de pe coastă, în scopul prevenirii parvenirii cazurilor de pasageri clandestini într-un port individual.

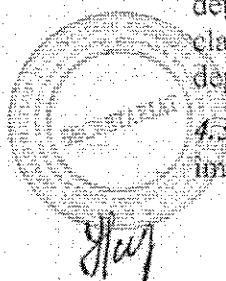
**4.3.1.2 Practică recomandată.** Aranjamente operaționale și/sau planuri de securitate ar trebui, printre altele, să abordeze, după caz, următoarele aspecte:

- a) patrularea regulată a zonelor portuare;
- b) crearea de spații speciale de depozitare a mărfurilor supuse unui risc ridicat de acces al pasagerilor clandestini și monitorizarea continuă atât a persoanelor, cât și a mărfurilor care intră în aceste zone;
- c) inspectarea depozitelor și zonelor de stocare a mărfurilor;
- d) verificarea mărfii în sine, în cazul în care există indicii clare cu privire la prezența pasagerilor clandestini;
- e) cooperarea între autoritățile publice, proprietarii navelor, comandantii și entitățile de pe coastă relevante în vederea elaborării aranjamentelor operaționale;
- f) cooperarea între autoritățile portuare și alte autorități relevante (de ex. poliție, vamă, imigrație) pentru a preveni transportarea migranților ilegali;
- g) elaborarea și implementarea acordurilor cu stivuitorii și alte entități de pe coastă care operează în porturile naționale pentru a se asigura că numai personalul autorizat de aceste entități participă la stivuire/demontare, sau încărcarea/descărcarea navelor, sau la alte operațiuni legate de staționarea navelor în port;
- h) elaborarea și implementarea acordurilor cu stivuitorii și alte entități de pe coastă pentru a asigura faptul că personalul cu acces la navă al acestora, poate fi identificat ușor și că a fost furnizată o listă cu numele persoanelor care ar putea avea nevoie să se îmbarce pe navă în timpul exercitării atribuțiilor sale; și
- i) încurajarea stivuitorilor și altor persoane care activează în zona portuară să raporteze autorităților portuare prezența oricăror persoane aparent neautorizate să se afle în zona portuară.

#### **4.3.2 Proprietarul navei/Comandantul navei**

**4.3.2.1 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite de la proprietarii navelor și reprezentanții acestora în port, de la comandanți, precum și de la alte persoane responsabile, să dețină aranjamente de securitate, care în măsura posibilităților, vor preveni potențialii pasageri clandestini să urce la bordul navei, și în caz de nereușită, în măsura posibilităților, trebuie să-i depisteze până la plecarea navei din port.

**4.3.2.2 Practică recomandată.** În timpul escalei și staționării în porturile în care există riscul de îmbarcare a unui pasager clandestin, aranjamentele de securitate ar trebui să conțină cel puțin



următoarele măsuri de prevenire:

- toate ușile, trapele și mijloacele de acces la cale, sau depozite, care nu sunt folosite în timpul staționării navelor în port ar trebui să fie încuiate;
- punctele de acces la navă ar trebui să fie reduse la minimum și să fie securizate corespunzător;
- zonele navei cu ieșire spre mare ar trebui să fie securizate corespunzător;
- trebuie să fie menținută o monitorizare corespunzătoare a punții;
- îmbarcările și debarcările ar trebui, după posibilitate, să fie numărate de către echipajul navei sau, după coordonarea cu comandantul navei, de către alte persoane;
- ar trebui să fie menținute mijloace de comunicare corespunzătoare; și
- pe parcursul nopții, ar trebui să fie menținută iluminarea corespunzătoare, atât în interior, cât și de-a lungul carenei.

**4.3.2.3 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite ca navele, cu excepția navelor de pasageri, care au dreptul să arboreze pavilionul lor atunci când pleacă dintr-un port în care există riscul de îmbarcare a pasagerilor clandestini, să fie supuse unei percheziții amănunțite în conformitate cu un plan, sau program specific, fiind acordată prioritate locurilor în care pasagerii clandestini s-ar putea ascunde. Nu trebuie să fie utilizate metode de percheziție care ar putea duce la vătămarea pasagerilor clandestini ascunși.

**4.3.2.4 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite ca fumigația, sau sigilarea navelor care au dreptul să arboreze pavilionul lor să nu poată fi efectuată până când nu a avut loc o percheziție cât se poate de amănunțită a zonelor care urmează să fie fumigate, sau sigilate, pentru a asigura faptul că în acele zone nu se află pasageri clandestini.

#### **4.3.3 Sancțiunile naționale**

**4.3.3.1 Standard.** După caz, Guvernele contractante trebuie, în conformitate cu legislația națională a acestora, să urmărească penal pasagerii clandestini, potențialii pasageri clandestini și persoanele care ajută pasagerii clandestini să obțină acces la nave.

### **C. Tratamentul pasagerilor clandestini aflați la bord**

#### **4.4 Principii generale — Tratamentul uman**

**4.4.1 Standard.** Incidentele pasagerilor clandestini trebuie să fie tratate în conformitate cu principiile umanitare, inclusiv cele menționate în Standardul 4.1. Întotdeauna trebuie să se acorde atenție cuvenită siguranței operaționale a navei și siguranței și bunăstării pasagerului clandestin.

**4.4.2 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite ca comandantii care operează navele cu drept de arborare a pavilionului lor să adopte măsurile potrivite pentru a asigura securitatea, sănătatea generală, bunăstarea și siguranța unui pasager clandestin în timpul aflării sale la bord, inclusiv asigurarea acestuia cu provizii corespunzătoare, cazare, asistență medicală și facilități sanitare.

#### **4.5 Lucrul pe bord**

**4.5.1 Standard.** Pasagerilor clandestini nu trebuie să li se solicite să lucreze pe bordul navei, cu excepția situațiilor de urgență, sau în legătură cu cazarea pasagerului clandestin la bord.

#### **4.6 Chestionarea și notificarea de către comandant**

**4.6.1 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite comandantilor navelor să depună toate eforturile pentru a stabili identitatea, inclusiv naționalitatea/cetățenia pasagerului clandestin în portul de îmbarcare al pasagerului clandestin și în primul port de escală să notifice autoritățile publice despre existența pasagerului clandestin, oferind detaliile relevante. Aceste informații

trebuie să fie furnizate proprietarului navei, autorităților publice ale portului de îmbarcare. Statului de pavilion și ale oricăror porturi de escală ulterioare, dacă sunt relevante.

**4.6.2 Practică recomandată.** Acumulând datele relevante pentru notificare, comandanții navelor ar trebui să utilizeze formularul specificat în suplimentul nr. 3

**4.6.3 Standard.** Guvernele contractante trebuie să instruiască comandanții care operează navele cu drept de arborare a pavilionului lor cu privire la faptul că în cazul în care un pasager clandestin se declară a fi refugiat, această informație trebuie să fie tratată ca fiind confidențială în măsura necesară pentru securitatea pasagerului clandestin.

#### **4.7 Notificare către Organizația Maritimă Internațională**

**4.7.1 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să raporteze Secretarului general al Organizației Maritime Internaționale toate incidentele pasagerilor clandestini.

#### **D. Devierile de la ruta planificată**

**4.8 Standard.** Autoritățile publice trebuie să îndemne toți proprietarii de nave care operează nave cu drept de a arborare pavilionul lor să-și instruiască comandanții să nu se abată de la călătoria planificată pentru a solicita debarcarea pasagerilor clandestini depistați la bordul navei după ce aceasta a părăsit apele teritoriale ale țării în care s-au îmbarcat pasagerii clandestini; cu excepția cazurilor în care:

- autoritățile publice i-au acordat Statului spre portul căreia deviază nava permisiunea de a debarca pasagerul clandestin; sau
- a fost organizată repatrierea în altă parte cu documente suficiente și permisiunea de debarcare; sau
- există motive atenuante de securitate, sănătate, sau compasiune; sau

#### **E. Debarcarea și returnarea unui pasager clandestin**

##### **4.9 Statul primului port de escală în conformitate cu planul de călătorie**

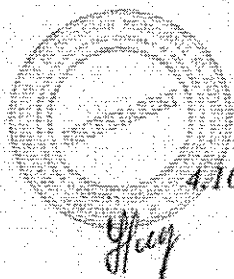
**4.9.1 Standard.** Autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să decidă în conformitate cu legislația națională dacă pasagerul clandestin este admisibil pentru Statul respectiv.

**4.9.2 Standard.** Autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să permită debarcarea pasagerului clandestin în cazul în care pasagerul clandestin se află în posesia unor documente de călătorie valabile pentru returnare, iar autoritățile publice sunt convinse de faptul că au fost, sau vor fi făcute aranjamente în timp util pentru repatriere și că toate cerințele pentru tranzit sunt îndeplinite.

**4.9.3 Standard.** În dependență de caz și în conformitate cu legislația națională, autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să permită debarcarea pasagerului clandestin în cazul în care autoritățile publice sunt convinse de faptul că acestea, sau proprietarul navei vor (va) obține documente de călătorie valabile, vor (va) face aranjamente pentru repatrierea pasagerului clandestin, și vor (va) îndeplini toate cerințele pentru tranzit. Suplimentar, autoritățile publice trebuie să examineze în mod favorabil permiterea debarcării pasagerului clandestin, în cazul în care este imposibil ca pasagerul clandestin să fie îndepărtat de pe nava de sosire, sau există alți factori care ar crea impedimente pentru îndepărtarea de pe navă. Acești factori pot include, dar nu se limitează la situația în care:

- cazul nu este soluționat la momentul plecării navei; sau
- prezența unui pasager clandestin la bord ar crea pericole pentru operarea în siguranță a navei, sănătatea echipajului, sau pasagerului clandestin.

##### **4.10 Porturile de escală ulterioare**



**4.10.1 Standard.** În cazul în care debarcarea unui pasager clandestin a eșuat în primul port de escală după depistarea pasagerului clandestin, autoritățile publice ale porturilor de escală ulterioare trebuie să examineze debarcarea pasagerului clandestin în conformitate cu Standardele 4.9.1, 4.9.2 și 4.9.3.

#### **4.11 Statul cetățeniei, sau în care are drept de ședere**

**4.11.1 Standard.** Autoritățile publice, în conformitate cu legislația internațională, trebuie să accepte returnarea pasagerilor clandestini cu statut deplin de cetățenie/naționalitate, sau trebuie să accepte returnarea pasagerilor clandestini care, în conformitate cu legislația națională dețin drept de ședere în Statul acestora.

**4.11.2 Standard.** Autoritățile publice, după posibilitate, trebuie să acorde asistență în ceea ce privește stabilirea identității și naționalității/cetățeniei unui pasager clandestin care declară că este cetățean, sau deține drept de ședere în Statul acestora.

#### **4.12 Statul de îmbarcare**

**4.12.1 Standard.** În cazul în care s-a stabilit, spre satisfacția autorităților publice, că pasagerii clandestini s-au îmbarcat pe navă într-un port din Statul lor, acestea trebuie să accepte pentru verificare asemenea pasageri clandestini returnați din punctul lor de debarcare, după ce au fost calificați în acel punct ca fiind inadmisibili. Autoritățile publice ale Statului de îmbarcare nu trebuie să returneze astfel de pasageri clandestini în țara în care aceștia anterior au fost calificați ca fiind inadmisibili.

**4.12.2 Standard.** În cazul în care s-a stabilit spre satisfacția autorităților publice că potențialii pasageri clandestini s-au îmbarcat pe navă într-un port din Statul lor, acestea trebuie să accepte debarcarea potențialilor pasageri clandestini și a pasagerilor clandestini depistați la bordul navei în timp ce nava încă se află în apele teritoriale ale acestora, sau după caz, în conformitate cu legislația națională în domeniul jurisdicției de imigrare a Statului respectiv. Nicio penalitate, sau taxă nu trebuie să fie impusă proprietarului navei în ceea ce privește costurile detenției, sau îndepărtării.

**4.12.3 Standard.** În cazul în care un potențial pasager clandestin nu a fost debarcat în portul de îmbarcare, acesta trebuie să fie tratat în calitate de pasager clandestin în conformitate cu reglementările prezentei secțiuni.

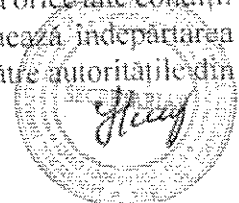
#### **4.13 Statul de pavilion**

**4.13.1 Standard.** Autoritățile publice ale Statului de pavilion trebuie să acorde asistență și să coopereze cu comandantul/propietarul navei, sau autoritatea publică competentă din portul de escală în ceea ce privește:

- identificarea pasagerului clandestin și stabilirea naționalității acestuia;
- depunerea de declarații către autoritatea publică relevantă pentru a acorda asistență la îndepărtarea pasagerului clandestin de pe navă cu prima ocazie posibilă; și
- stabilirea aranjamentelor pentru îndepărtarea, sau repatrierea pasagerului clandestin.

#### **4.14 Returnare pasagerilor clandestini**

**4.14.1 Practică recomandată.** În cazul în care un pasager clandestin deține documente necorespunzătoare, autoritățile publice ar trebui, după posibilitate și într-o măsură compatibilă cu legislația națională și cerințele de securitate, să emită o scrisoare de intenție cu fotografia pasagerului clandestin și alte informații importante. Scrisoarea, prin care se autorizează returnarea pasagerului clandestin fie în țara de origine a acestuia, sau în punctul în care pasagerul clandestin și-a început călătoria, după caz, cu orice mijloc de transport și în care se specifică orice alte condiții impuse de către autorități, ar trebui să fie înmănată operatorului care efectuează îndepărtarea pasagerului clandestin. Aceasta scrisoare va include informațiile solicitate de către autoritățile din



punctele de tranzit și/sau punctul de debarcare.

**4.14.2 Practică recomandată.** Autoritățile publice din Statul în care s-a debarcat pasagerul clandestin ar trebui să contacteze autoritățile publice din punctele de tranzit în timpul returnării pasagerului clandestin, pentru a le informa despre statutul pasagerului clandestin. Adicional, autoritățile publice din țările de tranzit, în timpul returnării oricărui pasager clandestin, ar trebui să permită, sub rezerva cerințelor ordinare de viză și a preocupărilor de securitate națională, tranzitul prin porturile și aeroporturile acestora al pasagerilor clandestini care călătoresc în conformitate cu instrucțiunile de îndepărtare, sau indicațiile autorităților publice ale țării portului de debarcare.

**4.14.3 Practică recomandată.** În cazul în care un Stat al portului a refuzat debarcarea unui pasager clandestin acel Stat ar trebui, fără întârziere nejustificată, să informeze Statul de pavilion al navei care transportă pasagerul clandestin despre motivele refuzului debarcării.

#### **4.15 Costurile aferente returnării și întreținerii pasagerilor clandestini**

**4.15.1 Practică recomandată.** Autoritățile publice ale Statului în care un pasager clandestin a fost debarcat, ar trebui, în mod general, să informeze, în măsura în care este posibil, proprietarul navei pe care a fost depistat pasagerul clandestin, sau reprezentantul acestuia, despre nivelul costurilor de detenție și returnare a pasagerului clandestin, în cazul în care aceste costuri trebuie să fie acoperite de către proprietarul navei. Adicional, autoritățile publice ar trebui să mențină astfel de costuri la un nivel minim, în măsura în care este posibil și în conformitate cu legislația națională, în cazul în care acestea urmează să fie acoperite de către proprietarul navei.

**4.15.2 Practică recomandată.** Perioada pe parcursul căreia proprietarii navelor sunt obligați să suporte costurile aferente întreținerii unui pasager clandestin de către autoritățile publice din Statul în care pasagerul clandestin a fost debarcat ar trebui să fie cât mai mică.

**4.15.3 Standard.** Autoritățile publice trebuie să examineze, în conformitate cu legislația națională, atenuarea penalităților împotriva navelor, în cazul în care comandatul navei a declarat în modul corespunzător autorităților competente din portul de sosire despre existența unui pasager clandestin și a demonstrat faptul că toate măsurile de prevenire rezonabile au fost adoptate pentru a preveni accesul pasagerilor clandestini pe navă.

**4.15.4 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în conformitate cu legislația națională, să examineze atenuarea altor taxe care pot fi aplicate în alt mod, în cazul în care proprietarii navelor au cooperat cu autoritățile de control, spre satisfacția acestora, în ceea ce privește măsurile destinate prevenirii transportării pasagerilor clandestini.

10 Secțiunile 4,5 și 6 și aliniatele corespunzătoare se renumerează ca secțiunile 5,6 și 7.

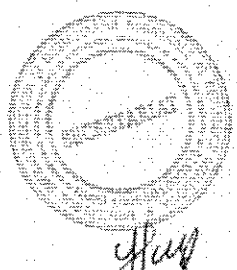
11 În aliniatele renumerate 5.16, 5.17 și 5.18 „Standardul 4.8” se înlocuiește „Standardul 5.15”.

12 În aliniatul renumerat 7.5 „Standardul 6.2” se înlocuiește „Standardul 7.2”.

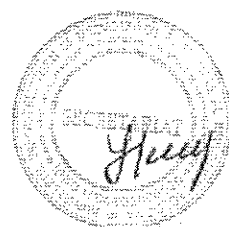
13 În aliniatul renumerat 7.9 „Standardul 6.2” se înlocuiește „Standardul 7.8”.

14 Suplimentele trebuie să fie renumerate după cum urmează:

1. Suplimentul 1 rămâne a fi Suplimentul 1;
2. Suplimentul 2 devine Suplimentul 6;
3. Suplimentul 3 devine Suplimentul 4;
4. Suplimentul 4 devine Suplimentul 2;
5. Suplimentul 5 rămâne a fi Suplimentul 5; și
6. Suplimentul 6 devine Suplimentul 7.



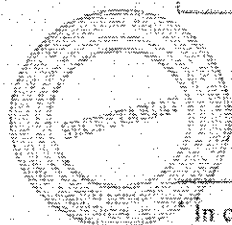
15 Un nou Supliment 3 - *Formularul la care se face referință în Practica recomandată 4.6.2* este adăugat după cum urmează:



**„ SUPLEMENTUL 3**

**Formularul cu privire la datele pasagerului clandestin la care se face referință în Practica recomandată 4.6.2**

<p><b>DATELE NAVEI</b></p> <p>Denumirea navei:</p> <p>Numărul OMI:</p> <p>Pavilionul:</p> <p>Compania:</p> <p>Adresa companiei:</p> <p>Agentul din următorul port:</p> <p>Adresa agentului:</p> <p>IRCS (Indicativul de apel radio internațional):</p> <p>Numărul INMARSAT:</p> <p>Portul de înregistrare: Numele comandantului:</p> <p><b>DATELE PASAGERULUI CLANDESTIN</b></p> <p>Data/ora depistării la bord:</p> <p>Locul îmbarcării:</p> <p>Țara îmbarcării:</p> <p>Data/ora îmbarcării:</p> <p>Destinația finală preconizată:</p> <p>Motivale îmbarcării pe navă declarate*:</p> <p>Nume:</p> <p>Prenume:</p> <p>Numele cu care este cunoscut:</p> <p>Sex:</p> <p>Data nașterii:</p> <p>Locul nașterii:</p> <p>Cetățenia invocată:</p> <p>Adresa de domiciliu:</p> <p>Tara de domiciliu:</p>	<p>Tipul documentului de identitate, de ex. Nr. pașaportului, nr. cărții de identitate, sau nr. pașaportului marinarului:</p> <p>Dacă da,</p> <p>Data eliberării:</p> <p>Locul eliberării:</p> <p>Data expirării:</p> <p>Eliberat de:</p> <p>Fotografia pasagerului clandestin:</p> <p>Descrierea fizică generală a pasagerului clandestin:</p> <p>Prima limbă:</p> <p>Vorbire:</p> <p>Citire:</p> <p>Scriere:</p> <p>Alte limbi:</p> <p>Vorbire:</p> <p>Citire:</p> <p>Scriere:</p>
--	--



În cazul în care Pasagerul clandestin se declară a fi refugiat, sau solicitant de azil, această informație trebuie să fie tratată ca fiind confidențială în măsura necesară pentru securitatea pasagerului clandestin.

*Handwritten signature*

**Alte detalii:**

- 1) Metodele de imbarcare, inclusiv alte persoane implicate (de ex. echipaj, lucrători portuari etc.) și în cazul în care Pasagerul clandestin a fost ascuns în marfă/container, sau se ascundea pe navă:
- 2) Inventarul aflat în posesia Pasagerului clandestin:
- 3) Declarația făcută de Pasagerul clandestin:
- 4) Declarația făcută de către Comandant (inclusiv orice observații cu privire la credibilitatea informației furnizate de către Pasagerul clandestin).

Data (datele) chestionării (chestionărilor):

Semnătură pasagerului clandestin:

Data:

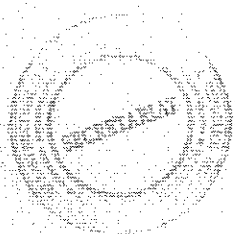
Semnătură comandantului:

Data: "





17 La sfârșitul Formularului 6 din Suplimentul 1 se elimină întregul text care începe cu „Exemplu al formularului...”



*Hay*

AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a douăzeci și noua sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 10 ianuarie 2002, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL. 7(29) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 17 iunie 2002



## REZOLUȚIA FAL.8 (32)

Adoptată la 07 iulie 2005

### ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare „Convenție”, cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a treizeci și doua sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în Anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 01 noiembrie 2006, dacă până la 01 august 2006 cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor menționate.



## ANEXĂ

# AMENDAMENTE LA ANEXA LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965, DUPĂ CUM A FOST MODIFICATĂ

## Secțiunea 1 - Definiții și prevederi generale

### A. Definiții:

1 Următoarele definiții noi: „Vămuire” și „Eliberare vamală” sunt adăugate după definiția existentă „Navă de croazieră”:

„*Vămuire*. Îndeplinirea formalităților vamale necesare pentru a permite bunurilor să intre în uz casnic, să fie exportate, sau să fie plasate sub un alt regim vamal.

„*Eliberare vamală*. Acțiuni adoptate de către autoritățile vamale pentru a permite bunurilor care fac obiectul vămuirii să fie puse la dispoziția persoanelor interesate.”

2 Definiția existentă „Suport de date” este eliminată.

3 În definiția existentă „Document” textul existent se înlocuiește cu următorul text nou:

„*Document*. Informații care prezintă date prin intermediul mijloacelor electronice, sau prin intermediul mijloacelor non-electronice.”

4 Următoarea definiție nouă: „Timpul estimat de sosire” este adăugată după definiția „Document”:

„*Timpul estimat de sosire (TES)* Timpul la care o navă estimează că va sosi la stația pilot care deservește un port sau, la care preconizează să intre într-o anumită locație din zona portuară, unde se aplică reglementările portuare.”

5 Definiția existentă „Poștă” este eliminată.

6 Următoarea definiție nouă „Manifest” este adăugată după definiția nouă „Timpul estimat de sosire (TES)”:

„*Manifest*. Documentul care recapitulează diferite date din conosament și alte documente de transport emise pentru transportul mărfurilor la bordul navelor.”

7 În definiția existentă „Bagaje însoțite ale pasagerilor”, cuvintele „de bunuri” sunt adăugate după cuvintele „contract de transport”.

8 Următoarea definiție nouă: „Trimiteri poștale” este adăugată după definiția existentă „Port”:

„*Trimiteri poștale*. Corespondență și alte obiecte furnizate pentru a fi transportate de o navă de transport de către administrațiile poștale și destinate să fie livrate către administrațiile poștale în porturile de escală ale navei.”

9 În definiția existentă „Măsuri de securitate” textul existent se înlocuiește cu următorul text nou:

„*Măsuri de securitate*. Măsuri elaborate și implementate în conformitate cu acordurile internaționale pentru a îmbunătăți securitatea la bordul navelor, în instalațiile, zonele portuare și a bunurilor care circulă în lanțul internațional de aprovizionare, în scopul depistării și prevenirii actelor ilegale.”

10 Următoarea definiție nouă: „Documentele navei” este adăugată după definiția existentă „Proprietarul navei”:

„*Documentele navei*. Certificatele și alte documente care trebuie să fie la dispoziția comandantului navei pentru a demonstra respectarea de către navă a tuturor regulamentelor

\* Se face referință la Convenția pentru reprimarea actelor ilegale împotriva siguranței navigației maritime, 1988 (Convenția SUA), Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Codul ISPS) și Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare, 1974 (SOLAS), capitolul XI-2.

internaționale, sau naționale.”

- 11 Următoarea definiție nouă: „Admitere temporară” este adăugată după definiția existentă „Pasager clandestin”:

„*Admitere temporară.* Procedură vamală prin care anumite bunuri pot fi introduse pe un teritoriu vamal, fiind scutite condițional, total, sau parțial, de plata impozitelor și taxelor de import și fără aplicarea interdicțiilor de import, sau a restricțiilor de caracter economic; astfel de bunuri trebuie să fie importate într-un anumit scop și trebuie să fie destinate reexportului într-o perioadă determinată și fără a suferi nicio modificare, cu excepția deprecierei normale din cauza utilizării acestora.”

- 12 În definiția existentă „Document de transport”, cuvântul „Document” după titlu se înlocuiește cu cuvântul „Informații”.

### **B. Prevederi generale**

- 13 În Standardul 1.1 existent, următorul enunț este eliminat:

„Întrucât în prezenta anexă este stabilită o listă specifică a informațiilor, autoritățile publice nu vor cere să le fie furnizate informațiile pe care aceștia nu le consideră a fi esențiale.”

- 14 În Practica recomandată 1.1.1, cuvintele „tehnică de procesare și transmitere automată a datelor” se înlocuiesc cu cuvintele „sistem pentru schimbul electronic de informații”.

- 15 Practica recomandată 1.3 existentă se modifică și va avea următorul cuprins:

„1.3 **Practică recomandată.** Măsurile și procedurile impuse de către Guvernele contractante în scopuri de securitate, sau pentru prevenirea traficului de droguri ar trebui să fie eficiente și, după posibilitate, să folosească tehnologiile informaționale. Asemenea măsuri și proceduri (de ex. gestionarea riscurilor și verificarea încrucișată a informațiilor) ar trebui să fie implementate într-un așa mod încât să cauzeze un minim de interferență cu navele și persoanele, sau bunurile de la bord și să prevină întârzierile inutile ale acestora.”

### **C. Tehnici de procesare electronică a datelor**

- 16 Titlul existent „C. Tehnici de procesare electronică a datelor” se înlocuiește cu cuvintele „Sisteme pentru schimbul electronic de informații”.

- 17 În Standardul 1.4 existent cuvintele „tehnică pentru schimbul electronic de date (EDI)” se înlocuiesc cu cuvintele „sisteme pentru schimbul electronic de informații solicitate de autoritățile publice pentru sosirea, staționarea și plecarea navelor, persoanelor și bunurilor”.

- 18 În Standardul 1.6 existent cuvintele „tehnică pentru schimbul electronic de date (EDI)” se înlocuiesc cu cuvintele „sistem pentru schimbul electronic de informații”.

- 19 În Practica recomandată 1.7 existentă cuvintele „tehnică pentru schimbul electronic de date (EDI)” se înlocuiesc cu cuvintele „sistem pentru schimbul electronic de informații”.

- 20 În Practica recomandată 1.7 (e) și (f) existentă, cuvântul „tehnică”, se înlocuiește cu cuvântul „sisteme”.

- 21 Noile Practici recomandate 1.7.1 și 1.8.1 sunt adăugate după Practicile recomandate 1.7 și respectiv 1.8 după cum urmează:

„1.7.1 **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebuie să încurajeze autoritățile publice și alte părți interesate să coopereze, sau să participe direct la elaborarea sistemelor electronice, folosind Standardele aprobate la nivel internațional, în vederea îmbunătățirii schimbului de informații cu privire la sosirea, staționarea și plecarea navelor, persoanelor și mărfii și asigurării interoperabilității între sistemele autorităților publice și ale altor părți interesate.

1.8.1 **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebui să încurajeze autoritățile publice să introducă aranjamente pentru a permite operatorilor comerciali și de transport să remită toate informațiile solicitate de autoritățile publice în legătură cu sosirea, staționarea și

plecarea navelor, persoanelor și mărfii, evitând dublarea, către un singur punct de intrare.”

22 În Standardul 1.8 existent cuvintele „tehnici pentru schimbul electronic de date (EDI)” se înlocuiesc cu cuvintele „sistem pentru schimbul electronic de informații” și cuvântul „tehnici” se înlocuiește cu cuvântul „sisteme”.

#### **D. Traficul ilicit de droguri**

23 Practica recomandată 1.11 existentă este eliminată:

24 Următoarea secțiune nouă: „E - Tehnici de control” este adăugată după secțiunea existentă „D. Traficul ilicit de droguri”:

#### **„E. Tehnici de control**

1.11 **Standard** Autoritățile publice trebuie să utilizeze gestionarea riscurilor pentru a îmbunătăți procedurile de control la frontieră ale acestora cu privire la:

- eliberarea/autorizarea mărfii;
- cerințele de securitate;
- capacitatea acestora de a depista contrabanda,

facilitând astfel circulația legitimă a persoanelor și bunurilor.

### **Secțiunea 2 - Sosirea, staționarea și plecarea navei**

#### **A. Prevederi generale**

25 În Standardul 2.1 existent, un document nou „Manifestul privind mărfurile periculoase” este adăugat după documentul existent „Lista pasagerilor”.

26 Noile Practici recomandate 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 și 2.1.5 sunt adăugate după Standardul 2.1.1 existent după cum urmează:

„2.1.2 **Practică recomandată.** Autoritățile publice trebuie să elaboreze proceduri ca să utilizeze informațiile anterioare sosirii și anterioare plecării, în scopul facilitării prelucrării informațiilor solicitate de autoritățile publice pentru eliberarea/autorizarea ulterioară rapidă a mărfurilor și a persoanelor.

2.1.3 **Practică recomandată.** Legislația națională ar trebui să specifice condițiile pentru remiterea informațiilor anterioare sosirii și anterioare plecării. În ceea ce privește momentul transmiterii informațiilor anterioare sosirii, acesta nu ar trebui, în mod normal, să fie stabilit cu mult timp înainte de momentul în care nava a părăsit țara de plecare. Cu toate acestea, legislația națională ar putea, adițional la regula de bază, să specifice, de asemenea, excepțiile în cazul în care durata călătoriei e mai scurtă decât perioada din regula de bază.

2.1.4 **Practică recomandată.** Autoritățile publice nu ar trebui să solicite remiterea separată a Declarației generale, Declarații de marfă, Listei de echipaj și Listei pasagerilor, în cazul în care elementele de date conținute în aceste documente sunt incluse în informațiile anterioare sosirii.

2.1.5 **Practică recomandată.** Autorități publice ar trebui:

- (a) elaboreze sisteme pentru transmiterea electronică a datelor necesare pentru remiterea informațiilor anterioare sosirii și anterioare plecării; și
- (b) să examineze reutilizarea, sau utilizarea ulterioară a informațiilor anterioare sosirii și anterioare plecării în procedurile ulterioare, în calitate de parte a tuturor informațiilor solicitate pentru eliberarea/autorizarea pasagerilor și mărfii”.

#### **B. Conținutul și scopul documentelor**

27 În Standardul 2.2 existent, cuvântul „informații” se înlocuiește cu cuvântul „date”.



28 În Practica recomandată 2.2.1 existentă, cuvintele „unei nave” după cuvântul „plecarea” se înlocuiesc cu cuvântul „navei”.

29 În Practica recomandată 2.2.2 existentă, cuvântul „informații” se înlocuiește cu cuvântul „date” și un nou punct „• Cerințele navei în ceea ce privește unitățile de recepție a deșeurilor și a reziduurilor” este adăugat după punctul existent „• poziția navei în port”. Primul punct se înlocuiește cu cuvintele „Denumirea, tipul și numărul OMI (Organizației Maritime Internaționale) al navei”. În al doilea punct, cuvântul „naționalitate”, se înlocuiește cu cuvintele „Statul de pavilion”. În al șaselea punct, cuvântul „adresă”, se înlocuiește cu cuvintele „date de contact”. Un punct nou este adăugat după primul punct, după cum urmează: „• indicativul de apel”. Un punct nou este adăugat după ultimul, după cum urmează: „• ultimul port de escală/următorul port de escală”.

30 În Standardul 2.2.3 existent cuvântul „o” după cuvintele „trebuie să accepte” se înlocuiește cu cuvintele „ca o” și cuvintele „să fie” sunt adăugate după cuvintele „Declarația generală”.

31 În Standardul 2.3 existent, cuvântul „informații” se înlocuiește cu cuvântul „date”.

32 În Practica existentă 2.3.1 cuvântul „date” sunt adăugate după cuvântul „următoarele” și cuvintele „sau, dacă este disponibil, Codul SA<sup>\*</sup>” sunt adăugate la sfârșitul punctului „• identificarea containerului”, dacă se aplică; marcajele și numerele; numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor. Un „Notă” nouă este adăugată după „Notă” existentă, după cum urmează:

„Notă: În scopul facilitării procesării informațiilor solicitate de către autoritățile publice, toate părțile interesate ar trebui să utilizeze o descriere corespunzătoare a bunurilor și să se abțină de la utilizarea termenilor generici precum „marfă generală”, „părți” etc.”

Primul punct din 2.3.1(a) și (b) se înlocuiește cu cuvintele „Denumirea și numărul OMI al navei”. Un punct nou este adăugat la (a) și (b), după primul punct, după cum urmează: „• statul de pavilion al navei”. În al treilea punct existent, cuvintele „portul de unde a sosit”, se înlocuiește cu cuvintele „portul de încărcare”. În al treilea punct din (b), cuvântul „destinație”, se înlocuiește cu cuvântul „descărcare”. Un punct nou este adăugat la (a) și (b), după al treilea punct, după cum urmează: „• indicativul de apel”.

33 În Standardul 2.3.3 existent, cuvântul „o” după „trebuie să accepte” se înlocuiește cu cuvântul „ca o” și cuvintele „să fie”, sunt adăugate după cuvintele „Declarația de marfă”.

34 În Practica recomandată 2.3.4.1 existentă, cuvântul „informații” se înlocuiește cu cuvintele „date solicitate și identificate”.

35 În Standardul 2.4.1 existent, cuvântul „o” după „trebuie să accepte” se înlocuiește cu cuvântul „ca o” și cuvintele „să fie”, sunt adăugate după cuvintele „Declarația privind proviziile navei”.

36 În Standardul 2.5.1 existent, cuvântul „o” după „trebuie să accepte” se înlocuiește cu cuvântul „ca o” și cuvintele „să fie”, sunt adăugate după cuvintele „Declarația privind proviziile navei”.

37 În Standardul 2.6 existent, cuvintele „care furnizează autorităților publice”, se înlocuiesc cu cuvântul „solicitat de autoritățile publice” și cuvântul „informații” se înlocuiește cu cuvintele „care conține date”.

38 În Practica recomandată 2.6.1 existentă, cuvântul „date” este adăugat după cuvântul „următoarele” și punctul „• portul de sosire” se înlocuiește cu punctul „• ultimul port de escală”. Primul punct se înlocuiește cu cuvintele „Denumirea și numărul OMI al navei”. Un punct nou este adăugat după primul punct, după cum urmează: „• statul de pavilion al navei”. Un punct nou este adăugat după primul punct, după cum urmează: „• indicativul de apel”.

39 În Standardul 2.6.2 existent, cuvântul „o” după „trebuie să accepte” se înlocuiește cu cuvântul

\* Convenția privind sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor: cunoscută și sub denumirea de „Sistem armonizat” (SA). Această convenție internațională a intrat în vigoare la 01 ianuarie 1988; obiectivul acesteia este de a stabili un sistem de descriere și codificare pentru a fi utilizat de către administrațiile vamale la desemnarea mărfurilor, sau a grupurilor de mărfuri în scopul stabilirii tarifelor vamale și al colectării statisticilor.



## DECLARAȚIA DE MARFĂ OMI

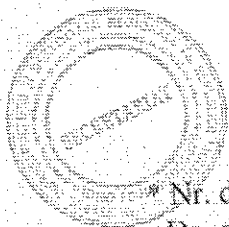
[illegible]

Nr.  
conosamen-  
tului\*

Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional

Formularul  
2 la FAL al  
OMI

10. Data și semnătura comandantului, funcționarului, sau agentului autorizat



\* Nr. documentului de transport.

Nr. documentului de transport.  
De asemenea, menționați porturile de expediție originare pentru bunurile expediate în temeiul documentului de transport multimodal, sau prin intermediul conosamentelor.



[illegible]

10. Data și semnatura comandantului, funcționarului, sau agentului autorizat

NUMĂRUL PAGINII (de ex. 5 din 7)

NUMELE COMANDANTULUI  
AGENTUL NAVAL

STALL DE PAVILION AL NAVEI

# PORTO DI DISCARICA

DEZUMIREA NAVEI

## INDICATIVUL DE APEL

[illegible]

SEMNĂTURA COMANDANTULUI

# LOCAL DATA

bioRxiv preprint doi: <https://doi.org/10.1101/2019.05.20.254000>; this version posted May 20, 2019. The copyright holder for this preprint (which was not certified by peer review) is the author/funder, who has granted bioRxiv a license to display the preprint in perpetuity. It is made available under aCC-BY-NC-ND 4.0 International license.

## REZOLUȚIA FAL.10(35)

(adoptată la 16 ianuarie 2009)

### ADOPTAREA AMENDAMENTELOR 1990 LA CONVENȚIA PRIVIND FACILITAREA TRAFICULUI MARITIM INTERNAȚIONAL, 1965

#### COMITETUL DE FACILITARE

FĂCÂND REFERINȚĂ LA articolul VII (2) (a) al Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, după cum a fost modificată, denumită în continuare "Convenție", cu privire la procedura de modificare a Anexei la Convenție,

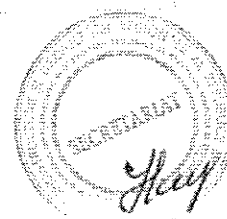
FĂCÂND SUPLIMENTAR REFERINȚĂ LA atribuțiile pe care le conferă Convenția Comitetului de facilitare în legătură cu examinarea și adoptarea amendamentelor la Convenție,

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a treizeci și cincea sesiune a acestuia, amendamentele la Anexa la Convenție, propuse și diseminate în conformitate cu articolul VII (2) (a) al acesteia,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, amendamentele la Convenție, textul cărora este specificat în anexa la prezenta rezoluție.
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VII (2) (b) al Convenției, faptul că amendamentele vor intra în vigoare la 15 mai 2010, dacă până la 15 februarie 2010 cel puțin o treime din Guvernele contractante nu vor notifica Secretarul general în scris despre faptul că aceștia nu acceptă amendamentele;
3. SOLICITĂ Secretarului general, în conformitate cu articolul VII (2) (a) al Convenției, să comunice amendamentele conținute în Anexă tuturor Guvernelor contractante;
4. SOLICITĂ SUPLIMENTAR Secretarului general să notifice tuturor Guvernelor semnatare despre adoptarea și intrarea în vigoare a amendamentelor menționate.



**DECLARAȚIA PRIVIND PROVIZIILE NAVEI**  
(Formularul 3 la FAI, al OMI)

[illegible]

**DECLARAȚIE PRIVIND EFECTELE ECHIPAJULUI**  
(Formularul 4 la FAL al OMI)

Numărul paginii

[illegible]

\* de ex. vinuri, băuturi spirtoase, țigări, tutun etc.



**LISTA ECHIPAJULUI OMI**  
(Formularul 5 la FAL al OMD)

[illegible]

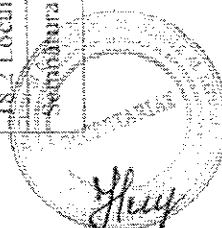
## Numărul paginii

# MANIFESTUL PRIVIND MĂRFURILE PERICULOASE

(Formularul 7 la FAL al OMI)

(În conformitate cu cerințele SOLAS 74, capitolul VII, regulile 4.2 și 7-2.2, MARPOL 73/78, Anexa III, regula 4.3 și capitolul 5.4, aliniatul 5.4.3.1 al Codului IMDG)

1.1 Denumirea navei		1.2 Numărul OMI		1.3 Indicativul de apel		Numărul paginii	
1.4 Numărul cursei		2. Statul de pavilion al navei		3. Portul de încărcare		4. Portul de descărcare	
5. Numărul de rezervare/referință	6. Marcaje și numere Numărul (numerele) de identificare a containerului Numărul (numerele) de înmatriculare a vehiculului	7. Numărul și tipul pachetelor	8. Denumirea oficială de transport	9. Clasa	10. Numărul ONU	11. Grupa de ambalare	12. Riscul (riscurile) subsidiar(e)
							13. Punctul de aprindere (în C°, c.c.)
							14. Poluant marin
							15. Masa (kg), brută/netă
							16. Ems
							17. Locul de depozitare la bord
Informații adiționale							
18.1 Numele comandantului				19.1 Agentul naval			
18.2 Locul și data				19.2 Locul și data			
Semnătura comandantului				Semnătura agentului			





AUTENTIFICATĂ ÎN CALITATE DE COPIE VERIDICĂ a textului amendamentelor la Anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965, adoptate la cea de-a treizeci și cincea sesiune a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale la 16 ianuarie 2009, în conformitate cu articolul VII al Convenției și prevăzute în anexa la rezoluția FAL. 10(35) a Comitetului, textul original al cărora se păstrează la Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale.

Pentru Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale: */semnătură/*

Londra, 04 august 2009



naționale.

*Echipamentul navei.* Articolele, altele decât piesele de schimb ale navei, aflate la bordul navei pentru a fi utilizate pe aceasta, care constituie mijloace mobile, dar nu de natură consumabilă, inclusiv accesoriile precum: bărcile de salvare, dispozitivele de salvare, mobilierul, aparate ale navei și alte obiecte similare.

*Piesele de schimb ale navei.* Articolele pentru reparații, sau înlocuire, destinate a fi încorporate în nava care le transportă.

*Proviziile navei.* Bunurile destinate utilizării pe navă, inclusiv bunuri consumabile, bunuri transportate pentru a fi vândute pasagerilor și membrilor echipajului, combustibilii și lubrifianții, însă excluzând echipamentul navei și piesele de schimb ale navei.

*Expeditor.* Partea specificată în conosament, scrisoarea de transport în calitate de expeditor și/sau care încheie un contract de transport (sau din numele căreia este încheiat un contract de transport) cu un transportator. Expeditorul este cunoscut, de asemenea, ca trimițător.

*Ieșirea pe mal.* Permisuniunea pentru un membru al echipajului de a se afla pe mal în timpul staționării navei în port în limitele geografice, sau de timp, dacă există, ce pot fi stabilite de către autoritățile publice.

*Ghișeul unic.* O facilitate care permite transmiterea informațiilor standardizate vizate de Convenție către un singur punct de intrare.

*Pasager clandestin.* O persoană care se ascunde pe o navă, sau într-o marfă care este ulterior încărcată pe navă, fără acordul proprietarului navei, sau al comandantului, sau al oricărei alte persoane responsabile și care este depistată la bordul navei după plecarea acesteia din port, sau în marfă în timpul descărcării acesteia în portul de sosire, și care este raportată de către comandant autorităților competente în calitate de pasager clandestin.

*Admițere temporară.* Procedură vamală prin care anumite bunuri pot fi introduse pe un teritoriu vamal, fiind scutite condițional, total, sau parțial, de plata impozitelor și taxelor de import și fără aplicarea interdicțiilor de import, sau a restricțiilor de caracter economic, astfel de bunuri trebuie să fie importate într-un anumit scop și trebuie să fie destinate reexportului într-o perioadă determinată și fără a suferi nicio modificare, cu excepția deprecierii normale din cauza utilizării acestora.

*Ora sosirii.* Ora la care o navă se oprește pentru prima dată pentru repaos, fie la ancoră, sau la chei, într-un port.

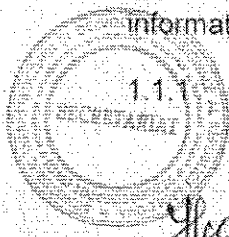
*Document de transport.* Informații care reprezintă un contract de transport între proprietarul navei și un expeditor, cum ar fi o scrisoare de transport maritim, un conosament, sau un document de transport multimodal.

## **B. Dispoziții generale**

În coroborare cu aliniatul (2) al articolului V al Convenției, prevederile prezentei anexe nu vor împiedica autoritățile publice să ia măsurile corespunzătoare, inclusiv solicitarea informațiilor suplimentare, ce pot fi necesare în cazul suspectării de fraudă, sau în abordarea problemelor speciale care constituie pericol grav pentru ordinea publică (*ordre public*), securitatea publică, sau sănătatea publică, precum actele ilegale împotriva siguranței traficului maritim și traficului ilicit de substanțe stupefiante și psihotrope, sau pentru prevenirea introducerii, ori răspândirii bolilor, sau dăunătorilor, care afectează animalele, sau plantele.

**1.1 Standard.** Autoritățile publice trebuie să solicite în toate cazurile să le fie furnizate numai informații esențiale, iar numărul acestora trebuie să fie redus la minimum.

**1.1.1 Nu se utilizează.**



1.2 **Practică recomandată.** În pofida faptului că documente pentru anumite scopuri pot fi prevăzute și solicitate separat în prezenta anexă, autoritățile publice, ținând cont de interesele persoanelor cărora li se cere să completeze documentele, precum și de scopurile pentru care acestea urmează să fie folosite, trebuie să prevadă ca orice două, sau mai multe documente de genul dat, care urmează să fie remise de către aceeași parte, să fie combinate într-un document, în orice caz în care acest lucru este posibil și în care ar rezulta un grad apreciabil de facilitare.

1.3 **Practică recomandată.** Măsurile și procedurile impuse de către Guvernele contractante în scopuri de securitate, sau pentru prevenirea traficului de droguri ar trebui să fie eficiente. Asemenea măsuri și proceduri (de ex. gestionarea riscurilor și verificarea încrucișată a informațiilor) ar trebui să fie implementate într-un așa mod încât să cauzeze un minim de interferență cu navele și persoanele, sau bunurile de la bord și să prevină întârzierile inutile ale acestora.

### C. *Sisteme pentru schimbul electronic de informații*

1.3bis **Standard.** Autoritățile publice trebuie să ia toate măsurile necesare pentru instalarea sistemelor pentru schimbul electronic de informații până la 08 aprilie 2019.

1.3ter **Standard.** Introducând sisteme pentru schimbul electronic de informații pentru a asista procedurile de autorizare, autoritățile publice trebuie să furnizeze proprietarilor navelor și altor părți interesate informațiile necesare cu privire la cerințele sistemelor și trebuie să acorde o perioadă de tranziție potrivită până ca utilizarea sistemelor să fie obligatorie. Din data introducerii unor asemenea sisteme trebuie să fie acordată o perioadă de tranziție de nu mai puțin de 12 luni până la utilizarea obligatorie a sistemelor.

1.3quart **Practică recomandată.** Pe parcursul perioadei de tranziție, autoritățile publice ar trebui să permită remiterea informațiilor solicitate în cadrul procedurilor de autorizare atât în format electronic, cât și pe suport de hârtie.

1.3quin **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebui să încurajeze autoritățile publice să introducă aranjamente pentru a permite remiterea tuturor informațiilor solicitate de autoritățile publice în legătură cu sosirea, staționarea și plecarea navelor, persoanelor și mărfii, evitând dublarea, către un „Ghișeu unic”.

De asemenea, ar trebui să se ia în considerare un astfel de ghișeu unic care ar servi în calitate de mecanism prin intermediul căruia autoritățile publice vor comunica hotărârile și alte informații reglementate de prezenta Convenție.

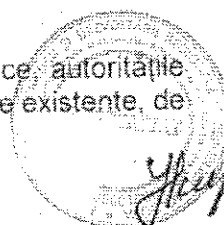
1.4 *Nu se utilizează.*

1.5 *Nu se utilizează.*

1.6 **Standard.** Introducând sisteme pentru schimbul electronic de informații pentru procedurile de autorizare, autoritățile publice trebuie să limiteze informațiile pe care le solicită de la proprietarii navelor și alte părți interesate la cele solicitate de Convenția FAL.

1.6bis **Standard.** Introducând sisteme pentru schimbul electronic de informații solicitate de autoritățile publice pentru sosirea, staționarea și plecarea navelor, persoanelor și bunurilor în scopul facilitării procedurilor de autorizare, Guvernele contractante trebuie să încurajeze autoritățile publice și alte părți interesate (proprietarii navelor, companiile de gestionare, porturile maritime și/sau agenții de marfă etc.) să facă schimb de date în conformitate cu Standardele ONU relevante, inclusiv Standardele ONU privind Schimbul electronic de date pentru administrare, comerț și transport (UN/EDIFACT), sau alte Standarde internaționale convenite, precum Standardul XML.

1.6ter **Practică recomandată** Introducând formate noi pentru mesajele electronice, autoritățile publice ar trebui să permită în continuare utilizarea formatelor mesajelor electronice existente, de



comun acord cu părțile interesate.

1.7 **Practică recomandată.** Planificând introducerea, sau modificarea sistemelor pentru schimbul electronic de informații pentru procedurile de autorizare, autoritățile publice ar trebui:

- (a) la început, să ofere tuturor părților interesate posibilitatea de a se consulta;
- (b) să evalueze procedurile existente și să le elimine pe cele care nu sunt necesare;
- (c) să stabilească procedurile care urmează să fie computerizate;
- (d) să utilizeze recomandările Organizației Națiunilor Unite (ONU), pachetele de informații ale Organizației Mondiale a Vămirilor și standardele ISO relevante în măsura maximă posibilă;
- (e) să adapteze aceste sisteme pentru aplicarea multimodală;
- (f) să adopte măsurile potrivite pentru a minimiza costul implementării acestor sisteme de către operatori și alte părți private; și
- (g) să acorde atenție faptului că ar fi oportun să fie obținută compatibilitatea cu alte sisteme informaționale relevante.

1.7.1 **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebui să încurajeze autoritățile publice și alte părți interesate să coopereze, sau să participe direct la elaborarea sistemelor electronice, folosind Standardele aprobate la nivel internațional, în vederea îmbunătățirii schimbului de informații cu privire la sosirea, staționarea și plecarea navelor, persoanelor și mărfii și asigurării interoperabilității între sistemele autorităților publice și ale altor părți interesate.

1.8 *Nu se utilizează.*

1.8.1 *Nu se utilizează.*

#### D. Traficul ilicit de droguri

1.9 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să tindă să stabilească aranjamente de cooperare cu proprietarii navelor și cu alte părți interesate pentru a îmbunătăți capacitatea acestora de a combate contrabanda de droguri, oferind în același timp o facilitare sporită. Asemenea aranjamente ar putea să se bazeze pe Memorandumul de înțelegere al Organizației Mondiale a Vămirilor (OMV) și recomandările aferente.

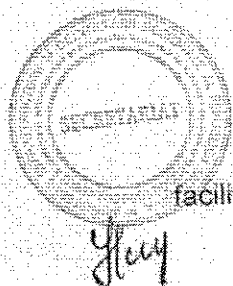
1.10 **Standard** În cazul în care, ca parte a aranjamentelor de cooperare, autorităților publice, proprietarilor navelor și altor părți interesate le va fi acordat accesul la informații comerciale și de alt gen sensibile, informațiile trebuie să fie tratate în mod confidențial.

#### E. Tehnici de control

1.11 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să utilizeze gestionarea riscurilor pentru a îmbunătăți procedurile de control la frontieră ale acestora cu privire la:

- eliberarea/autorizarea mărfii;
- cerințele de securitate; și
- capacitatea acestora de a depista contrabanda.

facilitând astfel circulația legitimă a persoanelor și bunurilor.



## Secțiunea 2 - Sosirea, staționarea și plecarea navei

Această secțiune conține prevederi ce se referă la formalitățile cerute de la proprietarii navelor de către autoritățile publice la sosirea, staționarea și plecarea navei și nu trebuie să fie interpretate astfel încât să excludă vreo cerință de prezentare pentru inspectarea de către autorităților corespunzătoare, a certificatelor și a altor documente puse la dispoziție de navă cu privire la înmatricularea, dimensiunile, siguranța, personalul acesteia și la alte aspecte conexe.

### A. Prevederi generale

2.1 **Standard.** Autoritățile publice nu trebuie să solicite, pentru a fi reținute la sosirea, sau la plecarea navelor pentru care se aplică Convenția, alte documente, decât cele care sunt vizate în prezenta secțiune.

Documentele vizate constituie:

- Declarație generală
- Declarația de marfă
- Declarație privind proviziile navei
- Declarație privind efectele echipajului
- Lista de echipaj
- Lista pasagerilor
- Manifestul privind mărfurile periculoase
- Documentul solicitat în conformitate cu Convenția poștală universală pentru poștă
- Declarația maritimă de sănătate
- Informații cu privire la securitate în conformitate cu cerințele regulamentului SOLAS

XI-2/9.2.2

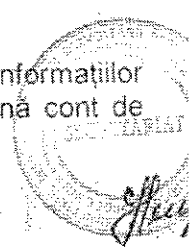
- Informații electronice prealabile cu privire la marfă în scopul analizei riscurilor vamale
- Formularul de notificare prealabilă pentru livrarea de deșeuri către unitățile portuare de recepție, în cazul comunicării Organizației.

2.1.1 **Standard.** Guvernele contractante nu trebuie să solicite formalități consulare, plăți, sau taxe în legătură cu documentele pentru autorizarea navelor, inclusiv pentru remiterea documentelor electronice.

2.1.2 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să elaboreze proceduri cu privire la remiterea informațiilor anterioare sosirii și anterioare plecării, în scopul facilitării prelucrării acestor informații pentru eliberarea/autorizarea ulterioară rapidă a mărfurilor și a persoanelor.

2.1.3 **Practică recomandată.** Legislația națională ar trebui să specifice condițiile pentru remiterea informațiilor anterioare sosirii și anterioare plecării. În ceea ce privește momentul transmiterii informațiilor anterioare sosirii, acesta nu ar trebui, în mod normal, să fie stabilit înainte de momentul în care nava a părăsit țara de plecare. Cu toate acestea, legislația națională ar putea, adițional la regula de bază, să specifice, de asemenea, excepțiile de la acest principiu în caz de necesitate, de ex. pentru călătoriile de scurtă durată.

2.1.3bis **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în vederea remiterii informațiilor electronice prealabile cu privire la marfă în scopul analizei riscurilor vamale, să țină cont de



limitele de timp specificate în Cadrul de Standarde SAFE (Standarde privind Securitatea și Facilitarea Comerțului) ale OMV.

**2.1.4 Practică recomandată.** Autoritățile publice nu ar trebui să solicite remiterea separată a Declarației generale, Declarației de marfă, Listei de echipaj, Listei pasagerilor, și Manifestului privind mărfurile periculoase în cazul în care elementele de date conținute în aceste documente sunt, de asemenea, incluse în informațiile anterioare sosirii, sau anterioare plecării, sau în manifestul navei.

**2.1.5 Standard.** Legislația națională ar trebui să reutilizeze informațiile anterioare sosirii și anterioare plecării în procedurile ulterioare, în cazul în care aceste date sunt necesare.

## **B. Conținutul și scopul documentelor**

**2.2 Standard.** Declarația generală trebuie să constituie documentul de baza la sosire și la plecare, care furnizează datele solicitate de autoritățile publice în legătură cu nava.

**2.2.1 Practică recomandată.** Același formular al Declarației generale ar trebui să fie acceptat atât la sosirea, cât și la plecarea navei.

**2.2.2 Practică recomandată.** În Declarația generală autoritățile publice nu ar trebui să solicite mai multe date decât următoarele:

- denumirea, tipul și numărul OMI (Organizației Maritime Internaționale) al navei
- indicativul de apel
- statul de pavilion al navei
- numărul cursei
- date cu privire la înmatriculare
- date cu privire la tonaj
- numele comandantului
- numele și datele de contact al(e) agentului navei;
- descrierea succintă a mărfii
- numărul de echipaj
- numărul de pasageri
- detalii succinte cu privire la călătorie
- data și ora sosirii/plecării
- portul de sosire/plecare
- cerințele navei în ceea ce privește unitățile de recepție a deșeurilor și a reziduurilor
- ultimul port de escală/următorul port de escală.



**3.5 Practică recomandată.** Autoritățile publice care solicită informații suplimentare în scris, altele decât cele necesare pentru a completa documentele prevăzute în prezenta anexă, la îmbarcarea, sau debarcarea pasagerilor ar trebui să limiteze cerințele pentru identificarea ulterioară a pasagerilor la punctele prevăzute în Practica recomandată 3.6 (cartea de îmbarcare/debarcare). Autoritățile publice ar trebui să accepte cartea de îmbarcare/debarcare în momentul completării de către pasager și nu ar trebui să solicite ca aceasta să fie completată, sau verificată de către proprietarul navei. Scrisul de mână lizibil pe carte ar trebui să fie acceptat, cu excepția cazului în care formularul specifică scrierea cu litere de tipar. De la fiecare pasager ar trebui să fie cerută numai un exemplar al cărții de îmbarcare/debarcare, care poate include una, sau mai multe copii cu hârtie indigo făcute simultan.

**3.6 Practică recomandată.** În cărțile de îmbarcare/debarcare autoritățile publice nu ar trebui să solicite mai multe informații decât următoarele:

numele

prenumele

cetățenia

numărul și data expirării pașaportului, sau documentului de identitate oficial

data nașterii

locul nașterii

ocupația

portul de îmbarcare/debarcare

sexul

adresa de destinație

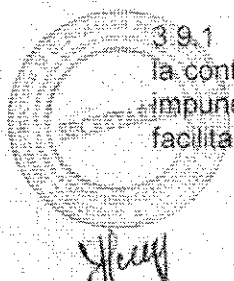
semnătura

**3.7 Standard.** În cazurile în care pentru persoanele care se află la bordul unei nave este solicitată dovada protecției împotriva febrei galbene, autoritățile publice trebuie să accepte Certificatul internațional de vaccinare, sau revaccinare sub formele prevăzute în Regulamentul Sanitar Internațional.

**3.8 Practică recomandată.** Examinarea medicală a persoanelor de la bord, sau a persoanelor care se debarca de pe nave, ar trebui să fie limitată, în mod normal, la acele persoane care sosesc dintr-o zonă infectată cu boli carantinabile în perioada de incubare a bolii vizate (după cum este specificat în Regulamentul Sanitar Internațional). Examinarea medicală suplimentară poate, totuși, să fie solicitată în conformitate cu Regulamentul Sanitar Internațional.

**3.9 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în mod normal, să efectueze controalele vamale pentru bagajelor însoțite ale pasagerilor la sosire, pe bază de eșantionare, sau control selectiv. Ar trebui să se renunțe, în măsura posibilităților, la Declarațiile scrise cu privire la bagajele însoțite ale pasagerilor.

**3.9.1 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în măsura posibilităților, să renunțe la controlul bagajelor însoțite ale pasagerilor la plecare, ținând cont de posibila necesitate de a impune măsuri de securitate corespunzătoare, de preferință prin mijloace automatizate, pentru a facilita revizuirea.



**3.9.2 Practică recomandată.** În cazul în care nu se poate renunța complet la controlul bagajelor însoțite ale pasagerilor la plecare, un astfel de control ar trebui, în mod normal, să fie efectuat pe bază de eșantionare, sau control selectiv.

**3.10 Standard.** Un pașaport, sau un document de identitate emis în conformitate cu Convențiile OIM, sau un alt document de identitate valabil și recunoscut în modul corespunzător al marinarului trebuie să fie documentul de bază care le furnizează autorităților publice informații cu privire la un membru individual al echipajului la sosirea, sau plecarea unei nave.

**3.10.1 Standard.** În documentul de identitate al marinarului autoritățile publice nu ar trebui să solicite mai multe informații decât următoarele:

- numele
- prenumele
- sexul
- data și locul nașterii
- cetățenia
- caracteristicile fizice
- fotografia (autenticată)
- semnătura
- data expirării (dacă există)
- autoritatea publică emitentă

**3.10.2 Standard.** În situația în care este necesar ca un marinar să intre, sau să iasă dintr-o țară în calitate de pasager, cu orice mijloace de transport, cu scopul de:

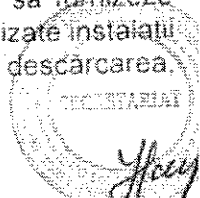
- (a) a reveni pe nava sa, sau pentru a se transfera pe o altă navă;
- (b) a trece în tranzit, în scopul de a reveni pe / nava sa într-o altă țară, sau pentru repatriere, sau pentru orice alt scop aprobat de autoritățile țării respective.

autoritățile publice trebuie să accepte pentru marinar, în locul unui pașaport, documentul de identitate valabil al marinarului, în cazul în care documentul respectiv va garanta readmiterea titularului în țara care a eliberat documentul.

**3.10.3 Practică recomandată.** Autoritățile publice nu ar trebui, în mod normal, să solicite prezentarea documentelor de identitate personale, sau a informațiilor care completează documentul de identitate al marinarului în ceea ce privește membrii echipajului, cu excepția celor prevăzute în Lista de echipaj.

## **B. Măsuri pentru facilitarea autorizării pasagerilor, echipajului și bagajului**

**3.11 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor și autoritățile portuare și/sau cu administrațiile portuare, să întreprindă toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura aranjamente satisfăcătoare privind fluxul de trafic portuar, astfel încât pasagerii, echipajul și bagajele să poată fi procesați rapid, ar trebui să furnizeze personalul corespunzător, precum și ar trebui să se asigure de faptul că au fost furnizate instalații corespunzătoare, o atenție specială fiind atrasă aranjamentelor privind încărcarea, descărcarea,





transportarea bagajelor (inclusiv utilizarea sistemelor mecanizate) și punctelor în care se constată frecvent întârzieri ale pasagerilor. Ar trebui să fie întreprinse măsuri, în caz de necesitate, pentru trecerea sub adăpost, de la navă la punctul unde urmează să fie efectuată verificarea pasagerilor și echipajului. Asemenea aranjamente și instalații ar trebui să fie flexibile și capabile de extindere, astfel încât să întrunească măsurile de securitate sporită în timpul unor nivele de securitate mai ridicate.

**3.11.1 Practică recomandată.** Autorități publice ar trebui:

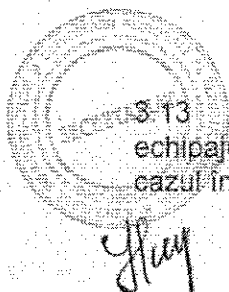
- (a) în cooperare cu proprietarii navelor și autoritățile portuare, să prevadă aranjamente potrivite, precum:
  - (i) o metodă individuală și continuă de procesare a pasagerilor și bagajelor;
  - (ii) un sistem care ar permite pasagerilor să identifice și să obțină cu ușurință bagajele de cală ale acestora, îndată ce acestea vor fi plasate în zona în care pot fi revendicate; și
  - (iii) asigurarea faptului că sunt disponibile facilități și servicii care să răspundă nevoilor pasagerilor în vârstă și cu dezabilități.
- (b) să se asigure de faptul că administrațiile portuare au întreprins toate măsurile necesare astfel încât:
  - (i) să fie asigurat accesul ușor și rapid al pasagerilor și bagajul acestora către și de la transportul local, și
  - (ii) în cazul în care echipajele sunt solicitate să se prezinte la sedii în scopuri guvernamentale, aceste sedii să fie ușor accesibile și cât mai apropiate unele de altele.

**3.11.2 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să ia considerație, în calitate de mijloc pentru asigurarea unei autorizări prompte, introducerea unui sistem cu două canale pentru autorizarea pasagerilor, bagajelor și autovehiculelor private ale acestora.

**3.12 Standard.** Autoritățile publice trebuie să ceară proprietarilor navelor să se asigure de faptul că personalul navei va întreprinde toate măsurile corespunzătoare care vor ajuta la accelerarea procedurilor de sosire pentru pasageri și echipaj. Aceste măsuri pot include

- (a) remiterea în adresa autorităților publice interesate a unui mesaj prealabil care va indica ora preconizată a sosirii, urmând informații cu privire la toate modificările ce se referă la timp, cu indicarea itinerarului de deplasare în cazul în care faptul dat ar putea afecta cerințele pentru verificare;
- (b) pregătirea prealabilă a documentelor navei pentru o verificare rapidă;
- (c) asigurarea scărilor, sau altor mijloace pentru îmbarcare atunci când nava se deplasează spre cheu, sau ancorare; și
- (d) asigurarea adunării și prezentării prompte și ordonate a persoanelor la bord, cu documentele necesare, pentru verificare, atrăgând atenție la aranjamentele privind scutirea membrilor echipajului de sarcinile esențiale din camerele motoarelor și din alte locuri, în acest scop.

**3.13 Practică recomandată.** Pentru introducerea numelor în documentele pasagerilor și echipajului ar trebuie să se practice introducerea numelui, sau numelor de familie la început. În cazul în care sunt utilizate atât numele de familie al tatălui, cât și al mamei, numele de familie al



tatălui ar trebui să fie introdus la început. În cazul în care pentru femeile căsătorite sunt folosite atât numele de familie al soțului, cât și al tatălui soției, numele de familie al tatălui soțului ar trebui să fie introdus la început.

3.14 **Standard.** Autoritățile publice, fără întârziere nejustificată, trebuie să accepte persoanele prezente la bordul navei pentru verificarea privind admiterea pe teritoriul Statului.

3.15 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să nu impună amenzi nejustificate, sau disproporționate proprietarilor navelor, în cazul în care orice document de control deținut de către un pasager va fi considerat necorespunzător, sau în cazul în care din acest motiv pasagerul va fi calificat ca fiind inadmisibil pe teritoriul Statului respectiv.

3.15.1 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să încurajeze proprietarii navelor să adopte măsuri de precauție în punctul de îmbarcare în vederea asigurării faptului că pasagerii sunt în posesia oricăror documente de control prevăzute de către Statele primitoare, sau de tranzit.

3.15.2 **Standard.** În cazul în care o persoană este calificată ca fiind inadmisibilă și este îndepărtată de pe teritoriul Statului, proprietarul navei nu trebuie să fie împiedicat să recupereze, de la o astfel de persoană, orice costuri rezultate din inadmisibilitatea acesteia.

3.15.3 **Practică recomandată.** Pentru utilizarea în terminalele maritime și la bordul navelor în scopul facilitării și accelerării traficului maritim internațional, autoritățile publice ar trebui să implementeze, sau în cazul în care problema nu se încadrează în jurisdicția acestora, să recomande părților responsabile din țara acestora să implementeze semne și simboluri internaționale standardizate, elaborate, sau acceptate de către Organizație în cooperare cu alte organizații internaționale corespunzătoare și care, în cea mai mare măsură posibilă, să fie comune pentru toate tipurile de transport.

#### C. Facilități speciale pentru transportul pe cale maritimă a persoanelor în vârstă și cu dezabilități

3.16 **Practică recomandată.** Ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a asigura faptul că toate informațiile necesare cu privire la transport și siguranță sunt disponibile cu ușurință pasagerilor cu deficiențe de auz, sau vedere.

3.17 **Practică recomandată.** Punctele rezervate pentru persoanele în vârstă și cu dezabilități, care sunt coborâte, sau preluate într-o ciădire a terminalului, ar trebui să fie situate cât mai aproape de intrările principale. Acestea ar trebui să fie marcate clar cu semne corespunzătoare. Rutele de acces ar trebui să fie eliberate de obstacole.

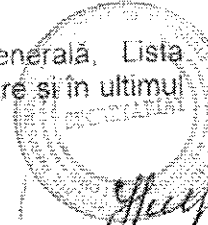
3.18 **Practică recomandată.** În cazul în care accesul la servicii publice este limitat, ar trebui depuse toate eforturile pentru a oferi servicii de transport public accesibile și la prețuri rezonabile, adaptând serviciile curente și planificate sau furnizând aranjamente speciale pentru pasagerii cu mobilitate redusă.

3.19 **Practică recomandată.** În terminale și pe nave, după caz, ar trebui să fie prevăzute facilități potrivite pentru a permite îmbarcarea și debarcarea în siguranță a pasagerilor în vârstă și cu dizabilități.

#### D. Facilitarea navelor angajate în croaziere și a pasagerilor de croazieră

3.20 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să autorizeze acordarea prin mijloace electronice unei nave de croazieră a autorizației de intrare în port în cazul în care, pe baza informațiilor primite de la aceasta până la sosirea acesteia, autoritatea sanitară a portului de sosire preconizat consideră că sosirea acesteia nu va duce la introducerea, sau răspândirea unei boli carantinabile.

3.21 **Practică recomandată** Pentru navele de croazieră, Declarația generală, Lista pasagerilor și Lista de echipaj ar trebui să fie solicitate doar în primul port de sosire și în ultimul



port de plecare dintr-o țară, cu condiția că nu va fi introdusă nici o modificare în circumstanțele călătoriei.

3.22 **Standard.** Pentru navele de croazieră, Declarația privind proviziile navei și Declarația privind efectele echipajului vor fi solicitate numai în primul port de sosire într-o țară.

3.23 **Standard.** Pașapoartele, sau alte documente de identitate oficiale trebuie să rămână în permanență în posesia pasagerilor de croazieră.

3.24 **Practică recomandată.** În cazul în care o navă de croazieră va staționa în orice port pentru mai puțin de 72 de ore, nu ar trebui să fie necesar ca pasagerii de croazieră să dețină vize, cu excepția unor circumstanțe speciale stabilite de autoritățile publice vizate.

3.25 **Standard.** Pasagerii de croazieră nu trebuie să amâne fără necesitate măsurile de control exercitate de autoritățile publice.

3.26 **Standard.** În general, cu excepția scopurilor de securitate și a scopurilor de stabilire a identității și a admisibilității, pasagerii de croazieră nu trebuie să fie supuși examinării personale de către autoritățile publice responsabile pentru controlul de imigrare.

3.27 **Standard.** În cazul în care o navă de croazieră face escală consecutivă în mai multe porturi din aceeași țară, pasagerii trebuie să fie, în general, examinați de autoritățile publice numai în primul port de sosire și în ultimul port de plecare.

3.28 **Practică recomandată.** Pentru a facilita debarcarea promptă a acestora, controlul interior al pasagerilor de pe o navă de croazieră, acolo unde este posibil, ar trebui să fie efectuat la bord înainte de sosirea la locul de debarcare.

3.29 **Practică recomandată.** Pasagerii de croazieră care se debarcă într-un port și se reîntorc pe aceeași navă într-un alt port din aceeași țară ar trebui să beneficieze de aceleași facilități ca și pasagerii care se debarcă și se reîntorc pe o navă de croazieră în același port.

3.30 **Practică recomandată.** Declarația maritimă de sănătate ar trebui să constituie unicul control sanitar necesar pentru pasagerii de croazieră.

3.31 **Standard.** Magazinele duty-free ale navei trebuie să fie permise la bord pentru pasagerii de croazieră în timpul staționării navei în port.

3.32 **Standard.** Pasagerilor de croazieră în mod normal nu trebuie să li se solicite să furnizeze o declarație în scris cu privire la efectele personale ale acestora. Cu toate acestea, în cazul articolelor care implică o sumă mare de taxe vamale și alte impozite și plăți, poate fi solicitată o declarație în scris și o garanție.

3.33 **Practică recomandată.** Pasagerii de croazieră nu ar trebui să fie supuși niciunui control valutar.

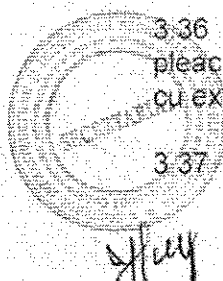
3.34 **Standard.** Cărțile de îmbarcare/debarcare nu trebuie să fie necesare pentru pasagerii de croazieră.

3.35 *Nu se utilizează.*

#### E. Măsuri speciale pentru facilitarea pasagerilor în tranzit

3.36 **Standard.** Un pasager în tranzit care rămâne la bordul navei pe care a sosit și cu care pleacă, în mod normal, nu trebuie să fie supus controlului de rutină de către autoritățile publice, cu excepția unor circumstanțe extraordinare stabilite de către autoritățile publice în cauză.

3.37 **Practică recomandată.** Unui pasager în tranzit ar trebui să i se permită să păstreze



conformitate cu un plan, sau program specific, fiind acordată prioritate locurilor în care pasagerii clandestini s-ar putea ascunde, luând în considerare tipul specific al navei și operațiunile acesteia. Nu trebuie să fie utilizate metode de percheziție care ar putea duce la vătămarea pasagerilor clandestini ascunși.

**4.3.2.4 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite ca fumigația, sau sigilarea navelor care au dreptul să arboreze pavilionul lor să nu poată fi efectuată până când nu a avut loc o percheziție cât se poate de amănunțită a zonelor care urmează să fie fumegate, sau sigilate, pentru a asigura faptul că în acele zone nu se află pasageri clandestini.

#### **4.3.3 Sanctiunile naționale**

**4.3.3.1 Standard.** În caz de necesitate, Guvernele contractante trebuie să includă în legislația națională a acestora temeuri juridice pentru a permite urmărirea penală a pasagerilor clandestini, a potențialilor pasageri clandestini și a oricărei persoane, sau companii care ajută un pasager clandestin, sau un potențial pasager clandestin cu intenția de a facilita accesul la zona portuară, orice navă, marfă, sau containere de marfă.

### **C. *Tratamentul pasagerilor clandestini aflați la bord***

#### **4.4 Principii generale - Tratamentul uman**

**4.4.1 Standard.** Incidentele pasagerilor clandestini trebuie să fie tratate în conformitate cu principiile umanitare, inclusiv cele menționate în Standardul 4.1. Întotdeauna trebuie să se acorde atenție cuvenită siguranței operaționale a navei și siguranței și bunăstării pasagerului clandestin.

**4.4.2 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite ca comandantii care operează navele cu drept de arborare a pavilionului lor să adopte măsurile potrivite pentru a asigura securitatea, sănătatea generală, bunăstarea și siguranța unui pasager clandestin în timpul aflării sale la bord, inclusiv asigurarea acestuia cu provizii corespunzătoare, cazare, asistență medicală și facilități sanitare.

#### **4.5 Lucrul pe bord**

**4.5.1 Standard.** Pasagerilor clandestini nu trebuie să li se permită să lucreze pe bordul navei, cu excepția situațiilor de urgență, sau în legătură cu cazarea și asigurarea pasagerului clandestin cu provizii la bord.

#### **4.6 Chestionarea și notificarea de către comandant**

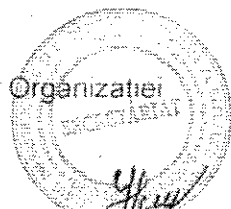
**4.6.1 Standard.** Guvernele contractante trebuie să solicite comandanților să întreprindă măsurile necesare pentru a stabili identitatea, inclusiv naționalitatea/cetățenia pasagerului clandestin în portul de îmbarcare al pasagerului clandestin și în primul port de escală să notifice autoritățile publice despre existența pasagerului clandestin, oferind detaliile relevante. Aceste informații trebuie să fie furnizate proprietarului navei, autorităților publice ale portului de îmbarcare, Statului de pavilion și, după necesitate, ale porturilor de escală ulterioare.

**4.6.2 Practică recomandată.** Acumulând datele relevante pentru notificare, comandantii ar trebui să utilizeze formularul specificat în suplimentul nr. 3

**4.6.3 Standard.** Guvernele contractante trebuie să instruiască comandantii care operează navele cu drept de arborare a pavilionului lor cu privire la faptul că în cazul în care un pasager clandestin se declară a fi refugiat, această informație trebuie să fie tratată ca fiind confidențială în măsura necesară pentru securitatea pasagerului clandestin.

#### **4.7 Notificare către Organizația Maritimă Internațională**

**4.7.1 Standard.** Autoritățile publice trebuie să raporteze Secretarului general al Organizației



Maritime Internaționale incidentele pasagerilor clandestini care le-au devenit cunoscute.

#### **D. Devierile de la ruta planificată**

**4.8 Standard.** Autoritățile publice trebuie să îndemne toți proprietarii de nave care operează nave cu drept de a arbora pavilionul lor să-și instruiască comandanții să nu se abată de la călătoria planificată pentru a solicita debarcarea pasagerilor clandestini depistați la bordul navei după ce aceasta a părăsit apele teritoriale ale țării în care s-au îmbarcat pasagerii clandestini; cu excepția cazurilor în care:

- autoritățile publice i-au acordat Statului spre portul căreia deviază nava permisiunea de a debarca pasagerul clandestin; sau
- a fost organizată repatrierea în altă parte cu documente suficiente și permisiunea de debarcare; sau
- există motive atenuante de siguranță, securitate, sănătate, sau compasiune; sau
- încercările de debarcare în alte porturi din călătoria planificată au eșuat și devierea este necesară pentru a evita ca pasagerii clandestini să rămână la bord pentru o perioadă semnificativă de timp.

#### **E. Debarcarea și returnarea unui pasager clandestin**

##### **4.9 Statul primului port de escală în conformitate cu planul de călătorie**

**4.9.1 Standard.** Autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să decidă în conformitate cu legislația națională dacă pasagerul clandestin este admisibil pentru Statul respectiv și trebuie să depună toate eforturile pentru a coopera cu părțile implicate în soluționarea cazului.

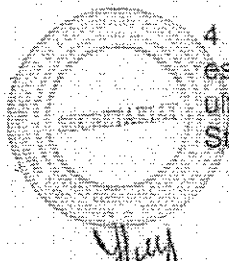
**4.9.2 Standard.** Autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să permită debarcarea pasagerului clandestin în cazul în care pasagerul clandestin se află în posesia unor documente de călătorie valabile pentru returnare, iar autoritățile publice sunt convinse de faptul că au fost, sau vor fi făcute aranjamente în timp util pentru repatriere și că toate cerințele pentru tranzit sunt îndeplinite.

**4.9.3 Standard.** Autoritățile publice ale țării primului port de escală planificat după depistarea unui pasager clandestin trebuie să permită debarcarea pasagerului clandestin în cazul în care autoritățile publice sunt convinse de faptul că aceștia, sau proprietarul navei vor (va) obține documente de călătorie valabile, vor (va) face aranjamente pentru repatrierea pasagerului clandestin, și vor (va) îndeplini toate cerințele pentru tranzit. Suplimentar, autoritățile publice trebuie să examineze în mod favorabil permiterea debarcării pasagerului clandestin, în cazul în care este imposibil ca acesta să rămână pe navă, sau există alți factori care ar împiedica pasagerul clandestin să rămână pe navă. Acești factori pot include, dar nu se limitează la situația în care:

- cazul nu este soluționat la momentul plecării navei; sau
- prezența unui pasager clandestin la bord ar crea pericole pentru operarea în siguranță a navei, sănătatea echipajului, sau pasagerului clandestin.

##### **4.10 Porturile de escală ulterioare**

**4.10.1 Standard.** În cazul în care debarcarea unui pasager clandestin a eșuat în primul port de escală după depistarea pasagerului clandestin, autoritățile publice ale porturilor de escală ulterioare trebuie să examineze debarcarea pasagerului clandestin în conformitate cu Standardele 4.9.1, 4.9.2 și 4.9.3.



#### 4.11 Statul cetățeniei, sau în care are drept de ședere

4.11.1 **Standard.** Autoritățile publice, în conformitate cu legislația internațională, trebuie să accepte returnarea pasagerilor clandestini cu statut deplin de cetățenie/naționalitate, sau trebuie să accepte returnarea pasagerilor clandestini care, în conformitate cu legislația națională dețin drept de ședere în Statul acestora.

4.11.2 **Standard.** Autoritățile publice, după posibilitate, trebuie să acorde asistență în ceea ce privește stabilirea identității și naționalității/cetățeniei unui pasager clandestin care declară că este cetățean, sau deține drept de ședere în Statul acestora. După posibilitate, ambasada, consulatul local(ă), sau altă reprezentanță diplomatică a țării de cetățenie a pasagerului clandestin trebuie să fie solicitată să acorde asistență în ceea ce privește verificarea cetățeniei pasagerului clandestin și furnizarea unui document de călătorie de urgență.

#### 4.12 Statul de îmbarcare

4.12.1 **Standard.** În cazul în care s-a stabilit, spre satisfacția autorităților publice, că pasagerii clandestini s-au îmbarcat pe navă într-un port din Statul lor, acestea trebuie să accepte pentru verificare asemenea pasageri clandestini returnați din punctul lor de debarcare, după ce au fost calificați în acel punct ca fiind inadmisibili. Autoritățile publice ale Statului de îmbarcare nu trebuie să returneze astfel de pasageri clandestini în țara în care aceștia anterior au fost calificați ca fiind inadmisibili.

4.12.2 **Standard.** În cazul în care s-a stabilit spre satisfacția autorităților publice că potențialii pasageri clandestini s-au îmbarcat pe navă într-un port din Statul lor, acestea trebuie să accepte debarcarea potențialilor pasageri clandestini și a pasagerilor clandestini depistați la bordul navei în timp ce nava încă se află în apele teritoriale ale acestora, sau după caz, în conformitate cu legislația națională în domeniul jurisdicției de imigrare a Statului respectiv. Nicio penalitate, sau taxă nu trebuie să fie impusă proprietarului navei în ceea ce privește costurile detenției, sau îndepărtării.

4.12.3 **Standard.** În cazul în care un potențial pasager clandestin nu a fost debarcat în portul de îmbarcare, acesta trebuie să fie tratat în calitate de pasager clandestin în conformitate cu reglementările prezentei secțiuni.

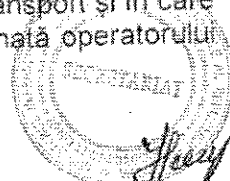
#### 4.13 Statul de pavilion

4.13.1 **Standard.** Autoritățile publice ale Statului de pavilion trebuie să acorde asistență și să coopereze cu comandantul/proprietarul navei, sau autoritatea publică competentă din portul de escală în ceea ce privește:

- identificarea pasagerului clandestin și stabilirea cetățeniei acestuia;
- depunerea de declarații către autoritatea publică relevantă pentru a acorda asistență la îndepărtarea pasagerului clandestin de pe navă cu prima ocazie posibilă; și
- stabilirea aranjamentelor pentru îndepărtarea, sau repatrierea pasagerului clandestin.

#### 4.14 Returnare pasagerilor clandestini—

4.14.1 **Practică recomandată.** În cazul în care un pasager clandestin deține documente necorespunzătoare, autoritățile publice ar trebui, după posibilitate și într-o măsură compatibilă cu legislația națională și cerințele de securitate, să emită o scrisoare de intenție cu fotografia pasagerului clandestin și alte informații importante, sau, alternativ, un document de călătorie potrivit, acceptat de către autoritățile publice în cauză. Scrisoarea de intenție, prin care se autorizează returnarea pasagerului clandestin fie în țara de origine a acestuia, sau în punctul în care pasagerul clandestin și-a început călătoria, după caz, cu orice mijloc de transport și în care se specifică orice alte condiții impuse de către autorități, ar trebui să fie înmănată operatorului



5.2 **Practică recomandată.** Autorități publice ar trebui, în cooperare cu proprietarii navelor, autoritățile portuare și terminalele și instalațiile portuare, să întreprindă măsuri corespunzătoare pentru a asigura faptul că au fost prevăzute aranjamente satisfăcătoare privind fluxul de trafic portuar, astfel încât procedurile de gestionare și autorizare a mărfii să fie ușoare și simple. Aceste aranjamente ar trebui să vizeze toate etapele de la momentul sosirii navei la doc pentru descărcare și autorizarea de către autoritatea publică, precum și zonele libere, facilitățile de stocare, depozitare și deplasarea ulterioară a mărfii, în caz de necesitate. Ar trebui să existe o cale de acces convenabilă și directă între zona liberă, facilitățile de stocare și depozitul de mărfuri și zona pentru autorizarea de către autoritatea publică, care ar trebui să fie situată în apropierea zonei de andocare, având, în măsura posibilităților, acces liber și infrastructură și capacități de transfer.

5.3 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să încurajeze proprietarii și/sau operatorii terminalelor maritime de marfă să le echipeze cu facilități de stocare pentru marfă specială (de ex. mărfuri valoroase, mărfuri perisabile, rămășițe umane, mărfuri radioactive și alte mărfuri periculoase, precum și animale vii), după caz; zonele terminalelor maritime de marfă în care mărfurile generale și speciale și trimerile poștale sunt stocate până la expedierea pe cale maritimă, sau import ar trebui să implementeze măsuri de control al accesului cel puțin echivalente cu cele cuprinse în textul relevant al aliniatului B/16 din Codul ISPS.

5.3bis **Practică recomandată** Autoritățile publice ar trebui să solicite doar date minim necesare pentru identificarea mărfii ce urmează să fie stocată până la eliberare, sau re-export, sau import și ar trebui, ori de câte ori sunt disponibile, să utilizeze în acest sens informațiile incluse în declarația anterioară sosirii.

5.4 **Standard.** Un Guvern contractant, care continuă să solicite licențe, sau permise pentru export, import, sau transbordare în legătură cu anumite tipuri de mărfuri, trebuie să stabilească proceduri simplificate, prin intermediul cărora asemenea licențe, sau permise pot fi obținute și reînnoite în mod rapid.

5.5 **Practică recomandată.** În cazul în care natura unui lot ar putea atrage atenția diferitor agenții autorizate să efectueze verificări, precum organul vamal și inspectorii veterinari, sau sanitari, Guvernele contractante ar trebui să autorizeze fie organul vamal, sau una dintre celelalte agenții să îndeplinească procedurile necesare, sau, dacă acest lucru nu este posibil, să întreprindă toate măsurile necesare pentru a asigura faptul că astfel de inspecții sunt efectuate simultan în același loc și cu o întârziere minimă, și, ori de câte ori este posibil, prin coordonarea prealabilă cu partea care deține custodia lotului.

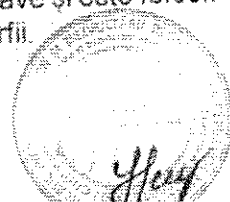
5.6 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să prevadă proceduri simplificate pentru autorizarea cu promptitudine a pachetelor cadou private și a mostrelor comerciale care nu depășesc o anumită valoare, sau cantitate care ar trebui să fie stabilită la un nivel cât mai înalt posibil.

## **B. Autorizarea mărfii**

5.7 **Standard.** Autoritățile publice, cu condiția respectării oricăror interdicții, sau restricții naționale și a oricăror măsuri necesare pentru securitatea portului, sau prevenirea traficului de substanțe narcotice, trebuie să acorde prioritate pentru autorizarea animalelor vii, mărfurilor perisabile și a altor loturi cu caracter urgent.

5.7.1 **Practică recomandată.** Pentru a proteja calitatea bunurilor care așteaptă a fi autorizate, autoritățile publice ar trebui, în colaborare cu toate părțile interesate, să adopte toate măsurile ce vor permite stocarea practică, sigură și fiabilă a bunurilor în port.

5.8 **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebui să faciliteze admiterea temporară a echipamentului de gestionare a mărfii specializat, care sosește pe nave și este folosit pe mal în porturile de escală pentru încărcarea, descărcarea și gestionarea mărfii.





5.9 Nu se utilizează.

5.10 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să prevadă proceduri de autorizare a mărfii bazate pe prevederile relevante și ghidul asociat al(e) *Convenției internaționale pentru simplificarea și armonizarea procedurilor vamale* - Convenția revizuită de la Kyoto.

5.10.1 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să introducă proceduri simplificate pentru persoanele autorizate, permițând:

- (a) eliberarea bunurilor cu furnizarea informațiilor minime necesare pentru identificarea bunurilor, identificarea și evaluarea corectă a riscului în legătură cu preocupări precum sănătatea, siguranța și securitatea și pentru a permite completarea ulterioară a declarației finale de mărfuri;
- (b) autorizarea mărfurilor la sediul declarantului, sau în alt loc autorizat de către autoritățile publice relevante; și
- (c) depunerea unei declarații de mărfuri unice pentru toate importurile, sau exporturile dintr-o anumită perioadă în care mărfurile sunt importate, sau exportate frecvent de către aceeași persoană.

5.11 **Standard.** Autoritățile publice ar trebui să limiteze intervențiile fizice la minimul necesar pentru a asigura respectarea legislației aplicabile.

5.12 **Practică recomandată.** Autoritățile publice, în temeiul unei solicitări valabile, ar trebui să efectueze examinarea fizică a mărfii, după necesitate, la locul în care este încărcată în mijloacele sale de transport și în timpul încărcării, fie la doc, sau în cazul mărfii unitare, la locul unde containerul de marfă este ambalat și sigilat.

5.13 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să asigure faptul că cerințele cu privire la colectarea datelor statistice nu vor reduce semnificativ eficiența comerțului maritim.

5.14 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să utilizeze sisteme pentru schimbul electronic de informații în scopul obținerii informațiilor ca să accelereze și simplifice procesele de stocare, autorizare și re-export.

5.14.1 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să încheie rapid procedurile de tranzit care vizează mărfurile din alt Stat ce așteaptă încărcarea.

## C. Containerele de marfă și paleți

5.15 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să permită, în conformitate cu reglementările corespunzătoare ale acestora, admiterea temporară a containerelor de marfă, paleților, echipamentului pentru containerele de marfă și accesoriilor care sunt fixate la container, sau sunt transportate în mod separat, fără achitarea impozitelor vamale și a altor taxe și plăți, precum și trebuie să faciliteze utilizarea acestora în traficul maritim.

5.16 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să prevadă în reglementările acestora, la care se face referință în Standardul 5.15, acceptarea unei simple declarații în șensul că containerele de marfă, paleții și echipamentele și accesoriile pentru containere de marfă importate temporar vor fi reexportate în termenul stabilit de Statul în cauză. O asemenea declarație poate fi sub forma unei declarații orale, sau orice alt acceptat de către autorități.

5.17 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să permită containerelor de marfă, paleților și echipamentelor și accesoriilor pentru containerele de marfă care intră pe teritoriul unui Stat în conformitate cu prevederile Standardului 5.15 să iasă din perimetrul portului de sosire în scopul autorizării mărfii importate și/sau încărcării mărfii exportate în temeiul unor proceduri de control simplificate cu o documentație minimă.





5.18 **Standard.** Guvernele contractante trebuie să permită admiterea temporară a părților componente ale containerelor de marfă fără achitarea impozitelor vamale și a altor taxe și plăți, în cazul în care aceste părți sunt necesare pentru reparația containerelor de marfă care au fost deja admise în conformitate cu termenele Standardului 5.15.

#### **D. Marfa care nu este descărcată în portul de destinație preconizat**

5.19 **Standard.** În cazul în care orice marfă menționată în Declarația de marfă nu este descărcată în portul de destinație preconizat, autoritățile publice trebuie să permită modificarea Declarației de marfă și nu trebuie să impună penalități dacă sunt convinși că marfa nu a fost de fapt încărcată pe navă, sau, dacă a fost încărcată, a fost descărcată într-un alt port.

5.20 **Standard.** În cazul în care, din greșală sau dintr-un alt motiv întemeiat, orice marfă este descărcată într-un alt port decât portul de destinație preconizat, autoritățile publice trebuie să faciliteze reîncărcarea, sau deplasarea ulterioară către destinația preconizată pentru aceasta. Această prevedere nu se aplică față de mărfurile interzise, sau restricționate.

#### **E. Limitarea răspunderii proprietarilor navelor**

5.21 **Standard.** Autoritățile publice nu trebuie să solicite unui proprietar al navei să introducă informații speciale, pentru utilizarea de către autoritățile respective, într-un document de transport, sau o copie a acestuia, cu excepția cazului în care proprietarul navei este importator, sau exportator, sau acționează din numele acestuia.

5.22 **Standard.** Autoritățile publice nu trebuie să atragă la răspundere proprietarul navei pentru prezentarea, sau corectitudinea documentelor care sunt solicitate de la importator, sau exportator, în legătură cu autorizarea mărfii, cu excepția cazului în care proprietarul navei constituie, sau acționează din numele importatorului, sau exportatorului.

5.23 **Standard.** Proprietarul navei trebuie să fie obligat să furnizeze informațiile cu privire la intrarea și ieșirea mărfii care îi sunt cunoscute acestuia în momentul furnizării datelor respective și în modul prevăzut în documentul de transport care face dovada conosamentului. Astfel, furnizând informațiile proprietarul navei se poate baza pe datele oferite de clientul expeditor, cu excepția cazului în care proprietarul navei are motive să creadă că datele oferite nu sunt adevărate.

5.24 **Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să implementeze reglementări în conformitate cu care persoana care inițiază și încheie un acord contractual cu o parte (de ex. un consolidator, un expeditor de marfă, sau un proprietar de navă) pentru transportul unei expediții maritime de marfă pe teritoriul altui Stat trebuie să furnizeze acelei părți informații complete și precise cu privire la expediția de marfă.

#### **Secțiunea 6 - Sănătatea publică și carantina, inclusiv măsurile sanitare pentru animale și plante**

6.1 **Standard.** Autoritățile publice ale unui Stat, care nu constituie Parte la Regulamentul Sanitar Internațional, trebuie să depună toate eforturile pentru a aplica prevederile relevante a acestor Regulamente față de expediția internațională.

6.2 **Practică recomandată.** Guvernele contractante care au interese comune în ceea ce privește condițiile sanitare, geografice, sociale, sau economice ar trebui să încheie aranjamente speciale în conformitate cu articolul 85 al Regulamentului Sanitar Internațional, în cazul în care asemenea aranjamente vor facilita aplicarea acestui Regulament.

6.3 **Practică recomandată.** În cazul în care sunt solicitate Certificatele sanitare, sau documentele similare pentru transportarea unor anumite animale, plante, sau produse, certificatele și documentele respective ar trebui să fie simple și mediatizate pe scară largă, iar Guvernele contractante ar trebui să coopereze în vederea standardizării unor asemenea

documente.

**6.4 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să autorizeze acordarea unei nave, prin mijloacele electronice, a autorizației de intrare în port în cazul în care, în baza informațiilor primite de la aceasta până la sosirea acesteia, autoritatea sanitară a portului de sosire preconizat consideră că sosirea acesteia nu va duce la introducerea, sau răspândirea unei boli carantinabile. Autoritățile sanitare ar trebui, în măsura posibilităților, să fie autorizate să se urce la bord înainte de intrarea navei în port.

**6.4.1 Standard.** Autoritățile publice trebuie să tindă să coopereze cu proprietarii navelor pentru a asigura respectarea tuturor cerințelor, astfel încât îmbolnăvirea pe o nava să fie raportată cu promptitudine, prin mijloace electronice, autorităților sanitare ale portului în care urmează să sosească nava, pentru a facilita asigurarea prezenței oricărui personal medical specializat și a echipamentelor necesare pentru procedurile sanitare la sosire.

**6.5 Standard.** Autoritățile publice trebuie să adopte aranjamente pentru a asigura faptul că toate agențiile de călătorii, sau alte persoane interesate să poată furniza pasagerilor, cu suficient timp până la plecare, listele privind vaccinele cerute de autoritățile publice ale țărilor în cauză, precum și formularele certificatelor de vaccinare în conformitate cu Regulamentul Sanitar Internațional. Autoritățile publice trebuie să întreprindă toate măsurile posibile ca vaccinatorii să utilizeze Certificatele internaționale de vaccinare, sau revaccinare, pentru a asigura o acceptare uniformă.

**6.6 Practică recomandată.** Autoritățile publice ar trebui să ofere încăperi pentru completarea Certificatelor internaționale de vaccinare, sau revaccinare, precum și încăperi pentru vaccinare, într-un număr cât mai mare de porturi posibile.

**6.7 Standard.** Autoritățile publice trebuie să se asigure de faptul că măsurile sanitare și formalitățile de sănătate au fost inițiate imediat, au fost finisate fără întârziere și au fost aplicate fără discriminare.

**6.8 Practică recomandată.** Pentru a asigura, printre altele, un trafic maritim eficient, autoritățile publice ar trebui să mențină în cât mai multe porturi posibile încăperi pentru aplicarea măsurilor de carantină sanitară, agricolă, sau veterinară.

**6.9 Standard.** Asemenea facilități medicale trebuie să fie în permanență ușor accesibile pentru tratamentul de urgență al echipajelor și pasagerilor în cât mai multe porturi dintr-un Stat, în măsura în care acest lucru este rezonabil și posibil.

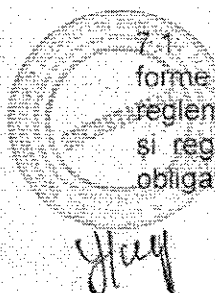
**6.10 Standard.** Cu excepția cazurilor de urgență, care constituie un pericol grav pentru sănătatea publică, autoritățile sanitare ale unui port nu trebuie să interzică unei nave care nu este infectată, sau nu este suspectată ca fiind infectată cu o boala carantinabilă să descarce, sau să încarce marfă, ori provizii, sau să se alimenteze cu combustibil, ori apă.

**6.11 Practică recomandată.** Transportul animalelor, al materiei prime animaliere, produselor animaliere brute, produselor alimentare de origine animalieră și al produselor vegetale, care necesită a fi supuse carantinei ar trebui să fie permis numai în circumstanțe speciale și dacă în momentul descărcării au fost îndeplinite cerințele de certificare.

## **Secțiunea 7 - Prevederi diverse**

### **A. Obligațiuni și alte forme de garanție**

**7.1 Practică recomandată.** În cazul în care autoritățile publice solicită obligațiuni, sau alte forme de garanție de la proprietarii navelor pentru a asigura răspunderea în temeiul legilor și reglementărilor vamale, cu privire la imigrație, sănătatea publică, carantina agricolă, sau alte legi și reglementări similare ale unui Stat, acestea ar trebui să permită utilizarea unei singure obligațiuni complete, sau a unei alte forme de garanție oricând este posibil.



## B. Servicii în porturi

7.2 **Practică recomandată.** Serviciile obișnuite ale autorităților publice dintr-un port ar trebui să fie furnizate gratuit în timpul programului normal de lucru. Autoritățile publice ar trebui să stabilească un program normal de lucru pentru serviciile acestora în porturi, în conformitate cu perioadele obișnuite ale volumului esențial de lucru.

7.3 **Standard.** Guvernele contractante trebuie să întreprindă toate măsurile practicabile pentru a organiza serviciile obișnuite ale autorităților publice în porturi în scopul evitării reținerilor inutile ale navelor după sosirea acestora, sau atunci când sunt pregătite de plecare și să reducă la minimum timpul pentru îndeplinirea formalităților, cu condiția că autorităților publice le va fi remisă o notificare cu suficient timp înainte de ora estimată pentru sosire, sau plecare.

7.4 **Standard.** O autoritate sanitară nu trebuie să perceapă vreo taxă pentru nicio examinare medicală, sau orice examinare suplimentară, fie bacteriologică sau de altă natură, efectuată la orice oră de zi, sau de noapte, în cazul în care o astfel de examinare este necesară pentru a stabili starea de sănătate a persoanei examinate, nici pentru vizitarea și inspectarea unei nave în scop de carantină, cu excepția inspecției unei nave pentru eliberarea unui Certificat de control sanitar al navei, sau a unui Certificat de scutire de la controlul sanitar al navei, precum și nu trebuie să perceapă vreo taxă pentru vaccinarea persoanei care sosește cu nava și nici pentru certificarea acesteia. Cu toate acestea, în cazul în care sunt necesare alte măsuri în legătură cu o navă, sau pasagerii, sau echipajul acesteia și de către o autoritate sanitară sunt stabilite taxe pentru acestea, taxele respective trebuie să fie stabilite în conformitate cu un tarif unic, care trebuie să fie uniform pentru teritoriul în cauză și trebuie să fie percepute fără diferențiere în legătură cu naționalitatea, domiciliul, sau reședința oricărei persoane interesate, sau în legătură cu naționalitatea, pavilionul, înregistrarea, sau proprietarul navei.

7.5 **Practică recomandată.** În cazul în care serviciile autorităților publice sunt furnizate în afara programului normal de lucru la care se face referință în Practica recomandată 7.2, acestea ar trebui să fie furnizate în baza unor termene moderate și care nu vor depăși costul serviciilor prestate.

7.6 **Standard.** În cazul în care volumul traficului într-un port justifică faptul dat, autoritățile publice trebuie să se asigure că sunt furnizate servicii pentru îndeplinirea formalităților privind mărfurile și bagajele, indiferent de valoare, sau tip.

7.7 **Practică recomandată.** Guvernele contractante ar trebui să depună toate eforturile pentru a adopta aranjamente prin intermediul cărora un Guvern va permite altui Guvern anumite facilități înainte, sau în timpul călătoriei în ceea ce privește verificarea navelor, pasagerilor, echipajului, bagajelor, mărfurilor și documentelor în scopuri vamale, de imigrare, de sănătate publică, de carantină a plantelor și animalelor, atunci când o astfel de acțiune va facilita verificarea la sosirea în statul respectiv.

## C. Asistența de urgență

7.8 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să faciliteze sosirea și plecarea navelor angajate în:

- lucrări de lichidare a dezastrelor;
- salvarea persoanelor aflate în primejdie pe mare în scopul asigurării unui loc sigur pentru aceste persoane;
- combaterea, sau prevenirea poluării marine; sau
- alte operațiuni de urgență care sunt destinate să sporească siguranța maritimă, siguranța vieții pe mare, siguranța populației, sau protecția mediului marin.



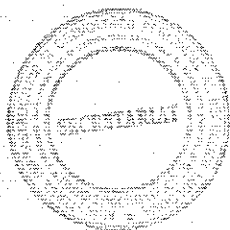
7.9 **Standard.** Autoritățile publice, trebuie să faciliteze, în cea mai mare măsură posibilă, intrarea și autorizarea persoanelor, mărfii, materialelor, sau echipamentelor necesare pentru gestionarea situațiilor descrise în Standardul 7.8.

7.10 **Standard.** Autoritățile publice trebuie să efectueze vămuirea promptă a echipamentului specializat necesar pentru implementarea măsurilor de securitate.

#### D. **Comitetul național de facilitare**

7.11 **Practică recomandată.** Fiecare Guvern contractant ar trebui să examineze stabilirea, în strânsă cooperare cu industria maritimă, a unui program de facilitare a transportului maritim care se va baza pe cerințele de facilitare ale prezentei anexe și să asigure ca programul său de facilitare ar trebui să aibă ca obiectiv adoptarea tuturor măsurilor practice pentru a facilita circulația navelor, mărfii, echipajelor, pasagerilor, poștei și proviziilor, eliminând obstacolele și întârzierile inutile.

7.12 **Practică recomandată.** Fiecare Guvern contractant ar trebui să instituie un Comitet național de facilitare a transportului maritim, sau un organ de coordonare similar, pentru a încuraja adoptarea și implementarea măsurilor de facilitare de către departamentele guvernamentale, agenții și alte organizații care se preocupă de, sau sunt responsabile pentru diverse aspecte ale traficului maritim internațional, precum și autoritățile portuare, terminalele și instalațiile portuare și proprietarii navelor.

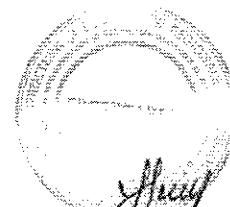


Handwritten signature or mark.

**SUPLIMENTUL 1**  
**DECLARAȚIA GENERALĂ**  
(Formularul 1 la FAL al OMI)

<input type="checkbox"/> Sosire <input type="checkbox"/> Plecare	
1.1 Denumirea și tipul navei	1.2 Numărul OMI
1.3 Indicativul de apel	1.4 Numărul cursei
2. Portul de sosire/plecare	
3. Data și ora sosirii/plecării	
4. Statul de pavilion al navei	5. Numele comandantului
6. Ultimul port de escală/următorul port de escală	
7. Certificatul de înmatriculare (Portul; data; numărul)	
8. Numele și datele de contact al(e) agentului navei	
9. Tonaj brut	10. Tonaj net
11. Detalii succinte cu privire la călătorie (porturile de escală precedente și ulterioare; a se sublinia unde va fi descărcată marfa rămasă)	
12. Descrierea succintă a mărfii	
13. Numărul de echipaj	14. Numărul de pasageri
15. Mențiuni	
Documente atașate (indicați numărul de copii)	
16. Declarația de marfă	17. Declarația privind proviziile navei
18. Lista de echipaj	19. Lista pasagerilor
20. Cerințele navei în ceea ce privește unitățile de recepție a deșeurilor și a reziduurilor	
21. Declarația privind efectele echipajului (doar la sosire)	22. Declarația maritimă de sănătate (doar la sosire)
23. Data și semnătura comandantului, funcționarului, sau agentului autorizat	

Pentru uz de serviciu



**DECLARAȚIA DE MARFĂ**  
(Formularul 2 la FAL al OMI)

		Sosire	Plecare	Numărul paginii
1.1 Denumirea navei		1.2 Numărul OMI		
1.3 Numărul cursei		2. Portul unde este întocmit raportul		
3. Statul de pavilion al navei		4. Numele comandantului		
5. Portul de încărcare/Portul de descărcare				
Nr. cono- samen- tului	6. Marcaje și numere	7. Numărul și tipul pachetelor; descrierea bunurilor, sau, dacă este disponibil, Codul SA	8. Masa brută	9. Volumul
10. Data și semnătura comandantului, funcționarului, sau agentului autorizat				

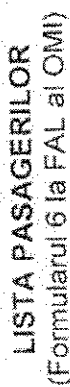


*ef*

LISTA DE ECHIPAJ

(Formulari 5 la FAL al OMV)

[illegible]



LISTA PASAGERILOR

(Formularul 6 la FAL al OMI)

Scăpăte  
Plecăre  
Numărul paginii

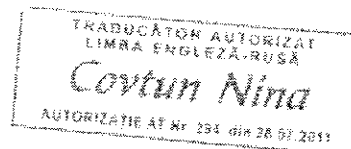
[illegible]




Subsemnata **Covtun Nina**, traducător  
autorizat (limba engleză), certific  
exactitatea traducerii cu textul înscrisului și  
port răspundere personală pentru  
corectitudinea traducerii actului  
29.11.2022.

069337082, (022) 931-931 [www.traducere.md](http://www.traducere.md)

I, undersigned, **Covtun Nina**, the certified  
translator (English language), confirm that  
the translation of this text is true and  
accurate, and bear personal responsibility  
for the accuracy of my translation, in  
witness whereof I set my hand hereto on the  
29.11.2022.



Prin prezenta, confirm că textul alăturat este o copie autentică a traducerii oficiale a Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), originalul căreia este depozitat la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene.

  
Violeta AGRIC  
Șefa Direcției Drept Internațional a  
Ministerului Afacerilor Externe și  
Integrării Europene

