



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul XII — Nr. 709

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Sâmbătă, 30 decembrie 2000

SUMAR

Nr.

Pagina

HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

1.335. — Hotărâre pentru aprobarea Normelor metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie

1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994, precum și a standardelor și procedurilor specifice României.....

1-32

HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea Normelor metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie 1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994, precum și a standardelor și procedurilor specifice României

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) din Constituția României, ale art. 2 din Ordonanța Guvernului nr. 58/1999 pentru aderarea României la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie 1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994, aprobată prin Legea nr. 80/2000, și ale art. 10 din Legea nr. 4/1991 privind încheierea și ratificarea tratatelor,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — (1) Se aprobă Normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra, la 9 aprilie 1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994, prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Se aprobă standardele și procedurile specifice României, prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 2. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. — Prezenta hotărâre intră în vigoare la 90 de zile de la publicarea ei în Monitorul Oficial al României.

Art. 4. — Orice alte dispoziții contrare prezentei hotărâri se abrogă.

PRIM-MINISTRU

MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,
Anca Boagiu

Ministru de interne,
Constantin Dudu Ionescu

p. Ministrul finanțelor,
Valentin Lazea,
secretar de stat

Ministru de stat,
ministrul sănătății,
Hájdú Gábor

p. Ministru de stat,
ministrul afacerilor externe,
Eugen Dijmărescu,
secretar de stat

Ministrul agriculturii și alimentației,
Ioan Avram Mureșan

Ministrul apelor, pădurilor
și protecției mediului,
Romică Tomescu

București, 14 decembrie 2000.
Nr. 1.335.

ANEXA Nr. 1

NORME METODOLOGICE

de punere în aplicare a prevederilor Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie 1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994

SECȚIUNEA 1

Definiții, dispoziții comune și prevederi generale

A. Definiții și dispoziții comune

Art. 1. — În scopul înțelegerii și aplicării uniforme a prevederilor norme metodologice se utilizează termenii definiți după cum urmează:

1.1. *armator* — proprietarul sau cel care operează o navă, persoană fizică sau juridică, precum și orice persoană care acționează în numele proprietarului sau al celui care operează nava;

1.2. *agentul navei* — agent economic autorizat, împuternicit de armator să presteze servicii de agenturare pentru navele sale;

1.3. *autorități publice* — instituțiile publice care desfășoară activitățile de verificare și control la sosirea, pe timpul staționării și la plecarea navelor precum și agenții economici care asigură funcționalitatea porturilor maritime românești și serviciile publice portuare.

Instituțiile publice și agenții economici care funcționează în subordinea și, respectiv, sub autoritatea organelor administrației publice centrale de specialitate interesate sunt:

a) *Inspectoratul Navigației Civile* — I.N.C. din subordinea Ministerului Transporturilor;

b) *Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime Constanța”* — S.A. și *Compania Națională „Administrația Porturilor Dunării Maritime”* — S.A. Galați care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor;

c) *Direcția Generală a Vămirilor* din subordinea Ministerului Finanțelor;

d) *Inspectoratul General al Poliției de Frontieră* din subordinea Ministerului de Interne;

e) *Direcțiile de sănătate publică județene* din subordinea Ministerului Sănătății;

f) *Inspectoratele de poliție sanitară veterinară de frontieră și Inspectoratele fitosanitare de frontieră* din subordinea Ministerului Agriculturii și Alimentației;

g) *Agențiile de protecție a mediului județene* din subordinea Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului.

1.4. *bagaje însoțitoare ale pasagerilor* — bunurile aflate în proprietatea pasagerului, transportate pe aceeași navă cu pasagerul, care pot fi sau nu în posesia lui, cu condiția ca acestea să nu fie transportate pe baza unui contract de transport sau a unui alt acord similar;

1.5. *Convenția FAL* — Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie 1965 de Conferința internațională privind facilitarea voiajului și transportului maritim, modificată și completată prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 și 1994, la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 58/1999, aprobată prin Legea nr. 8/2000, denumită în continuare *ordonanță*;

1.6. *document* — suportul informațional cu înregistrări de date;

1.7. *document de transport* — documentul ce atestă fie un contract de transport între un armator și un expeditor,

fie o scrisoare de transport maritim, fie un conosament sau un document de transport multimodal;

1.8. *efectele echipajului* — îmbrăcăminte, articole de utilizare zilnică și orice alte bunuri care pot include bani, aparținând echipajului și aflate la bordul navei;

1.9. *instalațiile și echipamentele navei* — articole, altele decât piesele de schimb ale navei, aflate la bordul acesteia pentru utilizare proprie, care sunt mijloace mobile, dar nu de natură consumabilă, inclusiv accesoriile, cum ar fi: bărci de salvare, materiale de salvare, mobilier și alte articole de echipare a navei;

1.10. *libera practică sanitară* — autorizarea de liberă practică în port dată de organele sanitare după vizitarea navei, confirmată prin avizul dat de Direcția de sănătate publică județeană pe Declarația maritimă de sănătate;

1.11. *libera practică la sosire* — confirmarea îndeplinirii de către navă a tuturor formalităților, după obținerea liberei practici sanitare, care dă dreptul navei să procedeze la începerea operațiunilor în portul românesc și care se materializează prin permisul de acostare eliberat de către Căpitania portului, din subordinea I.N.C.;

1.12. *libera practică la plecare* — confirmarea îndeplinirii de către navă a tuturor formalităților care dă dreptul navei să procedeze la părăsirea portului românesc și care se materializează prin permisul de plecare eliberat de către Căpitania portului;

1.13. *marfă* — orice bunuri, mărfuri și articole de orice tip, indiferent cum vor fi transportate pe o navă, altele decât poșta, proviziile navei, piesele de schimb pentru navă, echipamentul navei, efectele echipajului și bagajele însoțitoare ale pasagerilor;

1.14. *măsurile de siguranță* — măsuri aprobate la nivel internațional pentru îmbunătățirea condițiilor de siguranță la bordul navelor și în zonele portuare în scopul prevenirii actelor ilicite împotriva pasagerilor și echipajelor de la bordul navelor;

1.15. *membru al echipajului* — orice persoană angajată efectiv pentru a îndeplini sarcini la bord, pe perioada unui voiaj, în funcționarea sau serviciul pe o navă și care este inclus în lista cuprinzând echipajul;

1.16. *navă* — mijloc de navigație utilizat pentru realizarea activităților de transport, așa cum este definit prin Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă;

1.17. *navă de croazieră* — o navă aflată într-un voiaj internațional, ce transportă pasageri care participă la un program de grup organizat și sunt cazați la bord, face escale temporare, urmând un plan determinat, în unul sau mai multe porturi diferite. În timpul voiajului, în principiu, nava nu trebuie:

- a) să imbarce sau să debarce alți pasageri;
- b) să încarce sau să descarce nici o marfă;

1.18. *ora sosirii* — ora la care o navă ancorează sau acostează la chei într-un port;

1.19. *pasager în tranzit* — pasagerul care sosește pe o navă dintr-o țară străină în scopul continuării călătoriei pe acea navă sau pe orice alte mijloace de transport către o țară străină;

1.20. *permis de coborâre la uscat* — permisiunea acordată unui membru al echipajului de a avea acces la uscat pe perioada staționării navei în port, în cadrul limitelor de timp și geografice, dacă sunt determinate de către autoritățile publice;

1.21. *poșta* — corespondența și alte obiecte încredințate prin administrațiile poștale și cu scopul de a fi remise administrațiilor poștale;

1.22. *practici recomandate* — acele măsuri, prevăzute în Convenția FAL, a căror aplicare de către autoritățile publice este de dorit pentru facilitarea traficului maritim internațional;

1.23. *proviziile navei* — bunurile de utilizare pe navă, inclusiv bunurile de consum, bunurile transportate pentru vânzare către pasageri și membrii echipajului, combustibilii și lubrifianții, excluzând echipamentul navei și piesele de schimb ale acesteia;

1.24. *standarde* — acele măsuri, prevăzute în Convenția FAL, considerate posibil și necesar a fi aplicate uniform de către autoritățile publice, în scopul facilitării traficului maritim internațional;

1.25. *suport de date* — suportul destinat să primească înregistrarea informațiilor.

Art. 2. — (1) Prezentele norme metodologice fac referire la standardele nr. 1.1, 2.1, 2.2.3, 2.3, 2.3.3, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.7.5, 2.7.6, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.15.1, 2.16, 2.17, 2.18, 3.2, 3.3, 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.10, 3.10.2, 3.15, 3.24, 3.44, 3.45, 3.47, 4.8, 4.10, 4.11, 6.4 și practicile recomandate nr. 1.2, 1.3, 1.4, 1.7, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.5, 2.5.2, 2.6.4, 2.7.1, 2.7.3, 2.7.4, 2.7.6.1, 2.14, 3.1.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.9, 3.9.1, 3.9.2, 3.11, 3.11.1, 3.35, 3.39, 3.40, 3.42, 3.48, 3.49, 4.4, 4.9 prevăzute în Convenția FAL care necesită dispoziții specifice de aplicare.

(2) Standardele nr. 1.5, 1.6, 2.2, 2.3.2, 2.3.4, 2.6, 2.7, 2.11.1, 2.11.3, 2.15, 2.19—2.26, 3.1, 3.3.4, 3.7, 3.10, 3.10.1, 3.12, 3.14, 3.15.1, 3.20—3.23, 3.25—3.27, 3.31, 3.32, 3.34, 3.36, 4.5, 4.12—4.15, 5.1, 5.4.1, 5.5, 5.7, 5.9, 5.10, 6.3 și practicile recomandate nr. 1.1, 2.2.1, 2.3.4.1, 2.7.2, 2.11.2, 3.8, 3.10.3, 3.11.2, 3.13, 3.15.2, 3.16—3.19, 3.28—3.30, 3.33, 3.37, 3.38, 3.41, 3.43, 3.46, 4.1—4.3, 4.6, 4.7, 5.2—5.4, 5.6, 5.8, 5.11, 6.1, 6.2 din Convenția FAL se consideră însușite în forma prevăzută în textul convenției și se aplică în mod corespunzător de către autoritățile publice care își desfășoară activitatea în porturile maritime românești, în conformitate cu prevederile și normele specifice legale în vigoare.

(3) Dispozițiile standardelor nr. 2.1, 2.2.3, 2.3.3, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6.1, 2.6.2., 2.7.5, 2.9, 2.10, 2.11, 3.10.2, 3.15, 3.24, 3.44, 3.45, 3.47, 4.8, 4.10, 4.11, 6.4 și ale practicilor recomandate nr. 2.2.2, 2.3.1, 2.7.1, 2.7.3, 2.7.6.1, 2.14, 3.6, 3.9, 3.35, 3.39, 3.40, 3.42, 3.48, 3.49, 4.9 nu pot fi preluate și aplicate în forma prevăzută în textul Convenției FAL. Pentru situațiile prevăzute în aceste standarde și practici recomandate, prezentele norme metodologice prevăd standarde și proceduri specifice, aplicabile conform reglementărilor legale în vigoare. Aceste standarde și proceduri specifice sunt reluate în mod corespunzător în anexa nr. 2 la hotărârea Guvernului de punere în aplicare a prevederilor Convenției FAL, în scopul comunicării acestora Organizației Maritime Internaționale de către Ministerul Afacerilor Externe, în conformitate cu prevederile art. 3 din textul ordonanței și ale art. VIII paragraful (1) din Convenția FAL.

B. Prevederi generale

Art. 3. — În cazul suspectării de fraudă sau în tratarea problemelor speciale care constituie pericol grav pentru ordinea publică, securitatea sau sănătatea publică, la fel ca și pentru actele ilegale contra securității traficului maritim și traficului ilegal de stupefiante și substanțe psihotrope sau pentru prevenirea introducerii sau răspândirii zoonozelor, a bolilor la animale, precum și a infestării plantelor, autoritățile publice iau măsurile corespunzătoare potrivit reglementărilor specifice în vigoare și dispozițiilor art. V paragraful (2) din Convenția FAL.

Art. 4. — (1) Agentul navei este singura persoană juridică care realizează legătura dintre navă, reprezentată de comandantul acesteia și autoritățile publice și care reprezintă interesele și responsabilitățile navei în raport cu acestea.

(2) Agentul navei este obligat să respecte prevederile legale care reglementează activitatea autorităților publice, prevederile prezentelor norme și să educe la cunoștință comandantului navei instrucțiunile acestora.

Anexa la Convenția FAL

1.1. Standard. *Autoritățile publice vor cere în toate cazurile să li se furnizeze numai informații esențiale și numărul acestora să fie redus la minimum.*

Întrucât în prezenta anexă este stabilită o listă a informațiilor, autoritățile publice vor cere să li se furnizeze numai informații esențiale și numărul acestora să fie redus la minimum.

Norme

Art. 5. — La sosirea, staționarea și plecarea navelor din porturile maritime românești, autoritățile publice solicită comandantului, agentului navei sau ofițerului autorizat de comandant numai informațiile prevăzute în prezentele norme metodologice.

Anexa la Convenția FAL

1.2. Practică recomandată. *În ciuda faptului că, în anumite scopuri, unele documente pot fi prevăzute și cerute separat în această anexă, autoritățile publice având în vedere interesul celor cărora li se cere să completeze documente, trebuie să prevadă fuziunea într-unul singur a două sau mai multe documente în toate cazurile în care este posibil și dacă va rezulta o simplificare apreciabilă.*

Norme

Art. 6. — Pentru simplificarea formalităților, autoritățile publice implicate solicită informațiile necesare, urmărind reducerea la minimum a numărului de documente care se completează potrivit prezentelor norme.

Anexa la Convenția FAL

1.3. Practică recomandată. *Măsurile și procedurile impuse de guvernele contractante în scopul de a face securitatea sau controlul stupefiantelor eficiente, acolo unde este posibil, vor pune în aplicare tehnici digitale, precum și tratamentul automat al informațiilor (TAI). Aceste măsuri și proceduri trebuie să se aplice într-o manieră care să afecteze la minimum navele, persoanele și bunurile care se găsesc la bord, evitându-se să li se impună întârzieri inutile.*

Norme

Art. 7. — În situația în care autoritățile publice interesate pun în aplicare tehnici digitale, precum și tratamentul automat al informațiilor (TAI), acestea vor lua măsuri necesare astfel încât să nu fie afectate navele, persoanele și bunurile care se găsesc la bord, prin întârzieri inutile.

C. Tehnici de prelucrare electronică a informațiilor**Anexa la Convenția FAL**

1.4. Practică recomandată. *Dacă se adoptă tehnici de prelucrare electronică a informațiilor și de schimb de date informatizat pentru facilitarea derulării formalităților privind navele, guvernele contractante trebuie să încurajeze autoritățile publice și părțile private interesate să procedeze la schimb de informații prin mijloace electronice conform standardelor internaționale.*

Norme

Art. 8. — În situația în care se adoptă tehnici de prelucrare electronică a informațiilor și de schimb de date informatizat pentru facilitarea derulării formalităților privind navele, autoritățile publice și alte persoane juridice interesate vor proceda la schimb de informații prin mijloace electronice conform standardelor internaționale.

Anexa la Convenția FAL

1.7. Practică recomandată. *Dacă se are în vedere adoptarea sau modificarea tehnicilor de prelucrare electronică a informațiilor sau de schimb de date informatizat pentru*

derularea formalităților privitoare la nave, autoritățile publice vor trebui:

a) să dea ocazia, de la început, tuturor părților interesate să participe la consultări;

b) să evalueze procedurile existente și să le elimine pe acelea care sunt inutile;

c) să determine procedurile care trebuie să fie informatizate;

d) să aplice în practică în toate cazurile când aceasta este posibil, recomandările Organizației Națiunilor Unite (O.N.U.) și standardele pertinente ISO;

e) să adopte acele tehnici care au ca rezultat aplicații multimodale; și

f) să ia măsurile dorite pentru reducerea la minimum a costurilor de punere în funcțiune a acestor tehnici pentru utilizatori și pentru alte părți private.

Norme

Art. 9. — În situația în care se adoptă sau se modifică tehnicile de prelucrare electronică a informațiilor sau de schimb de date informatizat pentru derularea formalităților privitoare la nave, autoritățile publice asigură:

a) participarea la consultări a persoanelor juridice interesate;

b) evaluarea procedurilor existente și eliminarea celor inutile;

c) determinarea procedurilor care urmează să fie informatizate;

d) aplicarea în practică a recomandărilor Organizației Națiunilor Unite (O.N.U.) și a standardelor pertinente ISO, conform prevederilor legale în vigoare;

e) adoptarea tehnicilor care au ca rezultat aplicații multimodale;

f) aplicarea măsurilor necesare pentru reducerea la minimum a costurilor de punere în funcțiune a acestor tehnici pentru utilizatori.

SECȚIUNEA 2**Sosirea, staționarea și plecarea navei****A. Dispoziții generale**

Art. 10. — Prezenta secțiune conține prevederi referitoare la formalitățile cerute armatorilor de către autoritățile publice la sosirea, staționarea și plecarea navei și pot fi completate, după caz, cu normele specifice în vigoare privind activitatea de inspecție a autorităților respective, a certificatelor și a altor documente aflate la bordul navei referitoare la înmatriculare, dimensiuni, siguranță, la echipaj și la alte asemenea probleme.

Art. 11. — Înaintea sosirii unei nave, indiferent de pavilion, într-un port din România, comandantul navei are obligația de a transmite mesaje prin intermediul stației de radiocomunicații navale către autoritățile publice, care să indice în avans: ora prevăzută la sosire, date importante referitoare la navă și încărcătura sa, precum și informații privind toate modificările orare, în cazul în care aceste informații pot afecta desfășurarea controlului. De asemenea, comandantul navei trebuie să anunțe numele și adresa agentului navei care reprezintă interesele acesteia în portul respectiv. Agentul navei va obține, înainte de sosirea navei, acceptul administrației portului pentru sosirea în port și alocarea danei/danelor de operare.

Art. 12. — La sosirea navei, agentul navei are obligația de a comunica, în scris, administrației portului informații cu privire la navă și operațiunile pe care le va efectua în timpul escalei în port.

Art. 13. — După obținerea autorizării de liberă practică, agentul navei procedează la preluarea de la comandantul navei a declarațiilor prevăzute în prezentele norme și le supune autorităților publice portuare pentru

verificare și avizare, în scopul obținerii permisului de acostare care confirmă libera practică la sosire.

Art. 14. — (1) Autoritățile publice pot solicita, după caz, efectuarea de verificări la bordul navei sau pot aviza direct documentul de lucru între autorități denumit *Revizie de sosire*.

(2) În cazul în care sunt necesare verificări la bordul navei, agentul are obligația de a prelua echipa de control care, se compune după cum urmează:

a) pentru navele de mărfuri: un număr suficient și rezonabil de reprezentanți din partea autorităților publice implicate;

b) pentru navele de croazieră sau alte nave care au pasageri la bord: un număr corespunzător de reprezentanți din partea fiecărei autorități publice, dimensionat astfel încât efectuarea controlului să nu producă întârzieri în programul navei.

(3) După obținerea avizelor tuturor autorităților publice, Căpitania portului eliberează permisul de acostare. Permisul de acostare se eliberează în trei exemplare: unul pentru navă, unul pentru administrația portului și unul pentru Căpitania portului. Agentul navei distribuie exemplarele pentru navă și pentru administrația portului.

Art. 15. — O procedură similară celei prevăzute la art. 14 se aplică și pentru obținerea permisului de plecare a navei.

Art. 16. — Pentru perioada care începe din momentul eliberării permisului de acostare și până la eliberarea permisului de plecare, certificatele navei rămân la Căpitania portului. Lista cuprinzând certificatele și documentele care trebuie să existe în permanență la bordul navei este prevăzută în anexa nr. 1.1. Numărul certificatelor și al documentelor depinde de tipul navei. Căpitania portului verifică valabilitatea acestora și solicită, prin agentul navei, comandantului acesteia, efectuarea inspecțiilor necesare pentru extinderea valabilității certificatelor expirate, conform normelor specifice în vigoare, în așa fel încât la plecarea din port a navei toate certificatele statutare să fie valabile.

Anexa la Convenția FAL

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

Documentele cerute sunt:

- declarația generală;
- declarația de marfă;
- declarația privind proviziile navei;
- declarația privind efectele și mărfurile echipajului;
- lista cuprinzând echipajul;
- lista cuprinzând pasagerii;
- documentul cerut în conformitate cu convenția poștală universală pentru poștă;
- declarația maritimă de sănătate.

Norme

Art. 17. — (1) La sosirea/plecarea navelor în/din porturile maritime românești, autoritățile publice solicită următoarele documente:

- a) declarația generală;
- b) declarația de marfă;
- c) declarația privind proviziile navei;
- d) declarația privind efectele și bunurile echipajului;
- e) lista cuprinzând echipajul;
- f) lista cuprinzând pasagerii;
- g) documentul cerut în conformitate cu convenția poștală universală pentru poștă;
- h) declarația maritimă de sănătate.

(2) Pe lângă documentele prevăzute la alin. (1), autoritățile publice solicită:

- a) cargoplanul;
- b) certificatul de deratizare/certificatul de exceptare de la deratizare, care are forma și conținutul conform prevederilor legale în vigoare, respectând dispozițiile art. 54 din Regulamentul sanitar internațional;
- c) declarația sanitar-veterinară, care are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.8;
- d) declarația fitosanitară, care are forma și conținutul conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 18. — Autoritățile publice nu impun alte formalități, tarife și nici taxe consulare pentru documentele necesare derulării formalităților referitoare la nave, decât cele prevăzute în prezentele norme.

B. Conținutul și scopul documentelor

Anexa la Convenția FAL

2.2.2. Practica recomandată. *Referitor la declarația generală, autoritățile publice nu trebuie să ceară mai mult decât următoarele informații:*

- numele și descrierea navei;
- naționalitatea navei;
- informații privind înmatricularea;
- informații privind tonajul;
- numele comandantului;
- numele și adresa agentului navei;
- descrierea sumară a mărfii;
- numărul membrilor echipajului;
- numărul pasagerilor;
- informații pe scurt privind voiajul;
- data și ora sosirii sau data plecării;
- portul de sosire sau plecare;
- poziția navei în port.

Norme

Art. 19. — Declarația generală are forma și conținutul cuprinse în Anexa nr. 1.2.

Anexa la Convenția FAL

2.2.3. Standard. *Autoritățile publice vor accepta declarația generală fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice altă persoană competentă, autorizată corespunzător de către comandant, fie că este autentificată într-un mod considerat acceptabil de respectiva autoritate publică.*

Norme

Art. 20. — Autoritățile publice acceptă declarația generală, fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.3. Standard. *Declarația de marfă este documentul de bază pe care figurează informațiile despre marfă, cerute de către autoritățile publice la intrare la fel ca și la plecare. Totuși, pentru mărfurile periculoase aceste informații pot fi cerute separat.*

Norme

Art. 21. — (1) Declarația de marfă este documentul de bază care cuprinde informațiile despre marfă, solicitate de către autoritățile publice atât la sosirea cât și la plecarea navei.

(2) Prin derogare de la prevederile alin. (1) autoritățile publice pot solicita pentru mărfurile periculoase informațiile necesare și pe documente separate, altele decât declarația de marfă, conform normelor specifice în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.3.1. Practica recomandată. Referitor la declarația de marfă autoritățile publice nu trebuie să ceară mai mult decât următoarele informații:

a) la intrare:

- numele și naționalitatea navei;
- numele comandantului;
- portul de unde a sosit;
- portul unde este făcut raportul;
- marcajele și numerotarea; numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea bunurilor;
- numărul documentului de transport pentru cantitatea de marfă care va fi descărcată în portul respectiv;
- porturile în care marfa rămasă la bord va fi descărcată;
- primele porturi de îmbarcare a mărfurilor cuprinse în documentele de transport multimodal sau direct în conosamente.

b) la plecare:

- numele și naționalitatea navei;
- numele comandantului;
- portul de destinație;
- marcajul și numerotarea pentru bunurile încărcate în portul respectiv;
- numărul și tipul pachetelor; cantitatea și descrierea mărfurilor;
- numerele documentelor cu privire la cantitatea de marfă încărcată în portul respectiv.

Norme

Art. 22. — Declarația de marfă prevăzută la art. 21 alin. (1) are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.3.

Anexa la Convenția FAL

2.3.3. Standard. Autoritățile publice vor accepta declarația de marfă fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice altă persoană autorizată corespunzător de către comandant, fie că este autentificată într-un mod considerat acceptabil de către autoritățile publice.

Norme

Art. 23. — Autoritățile publice acceptă declarația de marfă fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.3.5. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să permită ca pachetele nedeclarate în manifest și aflate în posesia comandantului să nu figureze în declarația de marfă, cu condiția ca informații referitoare la acestea să fie prevăzute separat.

NOTĂ: Detalii despre pachetele nedeclarate în manifest trebuie să fie furnizate pe un formular distinct, reluând părțile pertinente din informațiile cerute în mod normal în declarația de marfă. Se poate utiliza în acest scop declarația de marfă model OMI, modificând titlul și înlocuindu-l, de exemplu, cu „listele pachetelor nedeclarate în manifest”.

Norme

Art. 24. — Autoritățile publice acceptă ca, pachetele nedeclarate în manifest și aflate în posesia comandantului să nu figureze în declarația de marfă, cu condiția ca informații referitoare la acestea să fie menționate separat, pe un alt formular de declarație de marfă al cărui titlu se înlocuiește cu *listele pachetelor nedeclarate în manifest*.

Anexa la Convenția FAL

2.4. Standard. Declarația privind proviziile navei este documentul de bază la intrare și la plecare, care conține

informațiile referitoare la proviziile navei, cerute de autorități la intrare și la plecare.

Norme

Art. 25. — (1) Declarația privind proviziile navei este documentul de bază care cuprinde informațiile referitoare la proviziile acesteia, care se solicită de către autoritățile portuare la sosirea și la plecarea navei.

(2) Declarația privind proviziile navei prevăzută la alin. (1) are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.4.

Anexa la Convenția FAL

2.4.1. Standard. Autoritățile publice vor accepta declarația privind proviziile navei, fie că este datată și semnată de comandant sau de orice alt ofițer al navei autorizat corespunzător de comandant și care are cunoștințe personale referitoare la proviziile navei, fie că este autentificată într-un mod considerat ca acceptabil de către autoritatea publică implicată.

Norme

Art. 26. — Autoritățile publice acceptă declarația privind proviziile navei, fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant și care are cunoștințe personale referitoare la proviziile navei, fie că este autentificată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.5. Standard. Declarația privind efectele și mărfurile echipajului este documentul de bază pe care sunt înscrise informațiile cerute de autoritățile publice referitoare la efectele și mărfurile echipajului. Aceasta nu va fi cerută la plecare.

Norme

Art. 27. — (1) Declarația privind efectele și bunurile echipajului este documentul de bază pe care sunt înscrise informațiile referitoare la efectele și bunurile echipajului, care se solicită de către autoritățile publice numai la sosirea navei.

(2) Declarația privind efectele și bunurile echipajului prevăzută la alin. (1) are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.5.

Anexa la Convenția FAL

2.5.1. Standard. Autoritățile publice vor accepta declarația privind efectele și mărfurile echipajului, fie că este datată și semnată de comandant sau de orice alt ofițer al navei autorizat corespunzător de comandant, fie că este autentificată într-un mod considerat acceptabil de către autoritatea publică implicată. Autoritățile publice pot, de asemenea, să ceară fiecărui membru să își aplice semnătura, sau dacă el nu este capabil de acest lucru, să își lase amprenta pe declarația referitoare la efectele și la mărfurile sale.

Norme

Art. 28. — Autoritățile publice acceptă declarația privind efectele și bunurile echipajului, fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare. Autoritățile publice pot să ceară fiecărui membru să își aplice semnătura, sau dacă el nu este capabil de acest lucru, să își lase amprenta pe declarația referitoare la efectele și la bunurile sale.

Anexa la Convenția FAL

2.5.2. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, în mod normal, să ceară informații despre efectele și mărfurile

echipajului numai în cazul în care sunt pasibile de drept sau sunt supuse interzicerilor sau restricțiilor.

Norme

Art. 29. — Autoritățile publice solicită și alte informații cu privire la efectele și bunurile echipajului care sunt supuse formalităților vamale sau care sunt interzise ori prezintă restricții, potrivit reglementărilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.6.1. Standard. Referitor la lista cuprinzând echipajul, autoritățile publice nu vor cere mai mult decât următoarele informații:

- numele și naționalitatea navei;
- numele de familie;
- prenumele;
- naționalitatea;
- gradul sau funcția;
- data și locul nașterii;
- seria și numărul cărții de identitate;
- portul și data sosirii;
- de unde vine.

Norme

Art. 30. — Lista cuprinzând echipajul are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.6.

Anexa la Convenția FAL

2.6.2. Standard. Autoritățile publice vor accepta lista cuprinzând echipajul, fie că este datată și semnată de comandant sau de orice alt ofițer al navei autorizat corespunzător de comandant, fie că este autenticată într-un mod considerat acceptabil de către autoritatea publică implicată.

Norme

Art. 31. — Autoritățile publice acceptă lista cuprinzând echipajul, fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autenticată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.6.3. Standard. Autoritățile publice nu vor cere în mod normal ca lista cuprinzând echipajul să fie prezentată la fiecare escală în cazurile în care o navă operează pe o linie regulată și reface escala în același port cel puțin o dată la 15 zile și al cărei echipaj nu a fost modificat. În acest caz, o declarație care să ateste că nu au avut loc modificări va fi prezentată într-o manieră pe care autoritățile publice implicate o consideră acceptabilă.

Norme

Art. 32. — În condițiile în care o navă operează pe o linie regulată și reface escala în același port cel puțin o dată la 15 zile și al cărei echipaj nu a fost modificat, autoritățile publice nu solicită, în mod normal, ca lista cuprinzând echipajul să fie prezentată la fiecare escală. În această situație, se poate prezenta în locul listei cuprinzând echipajul, o declarație prin care se atestă că nu au survenit modificări în componența echipajului, într-o formă stabilită de autoritățile publice implicate.

Anexa la Convenția FAL

2.6.4. Practica recomandată. În condițiile menționate în standardul 2.6.3., dacă au avut loc schimbări minore în componența echipajului, autoritățile publice nu trebuie, în mod normal, să ceară o nouă listă completă cuprinzând echipajul, dar trebuie să accepte o listă pe care se vor indica modificările intervenite.

Norme

Art. 33. — În condițiile menționate la art. 32, dacă au avut loc schimbări minore în componența echipajului, autoritățile publice acceptă în locul unei noi liste, complete, cuprinzând echipajul, o listă pe care se vor indica modificările intervenite.

Anexa la Convenția FAL

2.7.1. Practica recomandată. Autoritățile publice nu trebuie să ceară listele cuprinzând pasagerii pentru transportul maritim pe distanțe scurte sau combinat naval feroviar între țările vecine.

Norme

Art. 34. — Pentru transportul maritim pe distanțe scurte sau combinat naval feroviar între statele vecine autoritățile publice pot solicita listele cuprinzând pasagerii, în cazul în care acestea consideră că este necesară verificarea lor.

Anexa la Convenția FAL

2.7.3. Practica recomandată. Referitor la lista cuprinzând pasagerii, autoritățile publice nu trebuie să ceară mai mult decât următoarele informații:

- numele și naționalitatea navei;
- numele de familie;
- prenumele;
- naționalitatea;
- data nașterii;
- locul nașterii;
- portul de îmbarcare;
- portul de debarcare;
- portul și data intrării navei.

Norme

Art. 35. — Lista cuprinzând pasagerii are forma și conținutul cuprinse în anexa nr. 1.7.

Anexa la Convenția FAL

2.7.4. Practica recomandată. O listă redactată de companiile de navigație pentru utilizare proprie trebuie să fie acceptată în locul listei cuprinzând pasagerii, sub rezerva că ea conține cel puțin informațiile prevăzute de practica recomandată 2.7.3 și ca ea să fie datată și semnată în conformitate cu standardul 2.7.5.

Norme

Art. 36. — Listele întocmite de companiile de navigație, pentru utilizare proprie, se pot accepta de către autoritățile publice în locul listei cuprinzând pasagerii, în condițiile în care aceste liste cuprind cel puțin informațiile prevăzute la art. 35 și să fie datate și semnate în conformitate cu prevederile art. 37.

Anexa la Convenția FAL

2.7.5. Standard. Autoritățile publice acceptă lista cuprinzând pasagerii fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau orice altă persoană îndreptățită, autorizată de comandant, fie autenticată într-o manieră considerată acceptabilă de către autoritățile publice implicate.

Norme

Art. 37. — Autoritățile publice acceptă lista cuprinzând pasagerii fie că este datată și semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofițer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autenticată, potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.7.6. Standard. Autoritățile publice trebuie să vegheze ca armatorii să notifice, la intrarea navei, prezența tuturor pasagerilor clandestini descoperiți la bord.

NOTĂ: Se poate notifica prezența pasagerilor clandestini punând o mențiune, de exemplu, în căsuța „Observații” de la declarația generală sau, dacă numărul acestora este mare, utilizând un formular de listă cuprinzând pasagerii sau echipajul, dar, în acest caz, titlul va fi înlocuit cu „Lista cuprinzând pasagerii clandestini”.

Norme

Art. 38. — Autoritățile publice solicită armatorilor să notifice, la sosirea navei, prezența tuturor pasagerilor clandestini descoperiți la bord. Această notificare se face printr-o mențiune în căsuța *Observații* de la declarația generală sau, dacă numărul acestora este mare, prin utilizarea unui formular de listă cuprinzând pasagerii sau echipajul, dar, în acest caz, titlul va fi înlocuit cu *Lista cuprinzând pasagerii clandestini*.

Anexa la Convenția FAL

2.7.6.1. Practica recomandată. Dacă un pasager clandestin are documente necorespunzătoare, autoritățile publice trebuie, dacă este posibil și în măsura în care această practică este compatibilă cu legislația națională și cu cerințele de securitate, să emită o scrisoare explicativă care să fie însoțită de o fotografie a pasagerului clandestin, precum și orice alte informații importante. Această scrisoare care autorizează întoarcerea pasagerului clandestin fie în țara sa de origine, fie în punctul de unde acesta și-a început voiajul, după cum este cazul, prin orice mijloc de transport, și specifică toate celelalte condiții impuse de către autoritățile publice trebuie să fie remisă exploatatantului împuternicit cu redirijarea pasagerilor clandestini. Ea trebuie să furnizeze informațiile solicitate de către autoritățile competente la punctele de tranzit și/sau la punctele de debarcare.

NOTĂ: Prezența recomandare nu are ca scop împiedicarea autorităților publice de a supune pasagerii clandestini la formalități mai detaliate în vederea unei eventuale traduceri în justiție și/sau înapoi. De asemenea, nici o dispoziție a prezentei recomandări nu trebuie să fie interpretată că ar fi împotriva dispozițiilor Convenției Națiunilor Unite relativă la statutul refugiaților, adoptată la 28 iulie 1951, și ale Protocolului Națiunilor Unite relativ la statutul refugiaților adoptat la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția de a expulza sau de a comprima un refugiat.

Norme

Art. 39. — (1) În situația în care autoritățile publice constată că un pasager clandestin are documente necorespunzătoare, acestea pot emite o scrisoare explicativă care să fie însoțită de o fotografie a pasagerului clandestin, precum și orice alte informații importante, în condițiile în care se prevede astfel în convenții și acorduri internaționale la care România este parte. Această scrisoare care autorizează întoarcerea pasagerului clandestin fie în țara sa de origine, fie în punctul de unde acesta și-a început voiajul, după cum este cazul, prin orice mijloc de transport, și specifică toate celelalte condiții impuse de către autoritățile publice trebuie să fie remisă exploatatantului împuternicit cu redirijarea pasagerilor clandestini. Ea trebuie să furnizeze informațiile solicitate de către autoritățile competente la punctele de tranzit și/sau la punctele de debarcare.

(2) Dispozițiile alin. (1) se aplică ținând seama de prevederile Convenției Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiată la 28 iulie 1951, și ale Protocolului Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiat la New York la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția de a expulza sau de a comprima un refugiat, la care România a aderat prin Legea nr. 46/1991.

Anexa la Convenția FAL

2.8. Standard. Autoritățile publice nu vor cere la intrarea sau la plecarea unei nave nici o declarație scrisă pentru poștă, alta decât cea prevăzută în Convenția Poștală Universală.

Norme

Art. 40. — La sosirea sau la plecarea navei autoritățile publice solicită declarația scrisă pentru poștă, astfel cum este prevăzută în Convenția Poștală Universală de la Paris din 5 iulie 1947, ratificată prin Decretul nr. 158/1948.

Anexa la Convenția FAL

2.9. Standard. Declarația maritimă de sănătate este documentul de bază care furnizează autorităților sanitare ale portului informații referitoare la starea de sănătate la bordul unei nave în timpul voiajului și la intrarea în port.

Norme

Art. 41. — (1) Declarația maritimă de sănătate este documentul de bază care furnizează informații referitoare la starea de sănătate la bordul unei nave în timpul voiajului și la sosirea în port și care se solicită de către autoritățile de sănătate publică ale portului la sosirea navei în port.

(2) Declarația maritimă de sănătate prevăzută la alin. (1) este însoțită de certificat de deratizare/certificatul de exceptare de la deratizare.

C. Documente la sosire

Anexa la Convenția FAL

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

- 5 exemplare ale declarației generale;
- 4 exemplare ale declarației de marfă;
- 4 exemplare ale declarației privind proviziile navei;
- 2 exemplare ale declarației privind efectele și mărfurile echipajului;
- 4 exemplare ale listei cuprinzând echipajul;
- 4 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii;
- 1 exemplar al declarației maritime de sănătate.

Norme

Art. 42. — (1) La sosirea unei nave într-un port, comandantul acesteia prin agentul său prezintă autorităților publice următoarele documente:

- a) 5 exemplare ale declarației generale, din care:
 - a.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - a.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Comapinei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 - a.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vănilor*,
 - a.4) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - a.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- b) 4/5 exemplare ale declarației de marfă, din care:
 - b.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - b.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Companiei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 - b.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vănilor*,
 - b.4) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră/Inspectoratului fitosanitar de frontieră*, funcție de natura mărfii,
 - b.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- c) 2 exemplare ale cargoplanului, din care:
 - c.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - c.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- d) 3 exemplare ale declarației privind proviziile navei, din care:
 - d.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vănilor*,
 - d.2) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 - d.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- e) 2 exemplare ale declarației privind efectele și bunurile echipajului, din care:
 - e.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vănilor*,
 - e.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;

- f) 5 exemplare ale listei cuprinzând echipajul, din care:
- f.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - f.2) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - f.3) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - f.4) 1 exemplar *Direcției de Sănătate Publică Județene*,
 - f.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- g) 5 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii, din care:
- g.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - g.2) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - g.3) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - g.4) 1 exemplar *Direcției de Sănătate Publică Județene*,
 - g.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- h) 2 exemplare ale declarației maritime de sănătate, din care:
- h.1) 1 exemplar *Direcției de Sănătate Publică Județene*,
 - h.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- i) 2 exemplare ale declarației scrise pentru poștă, din care:
- i.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - i.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- j) 1 exemplar al certificatului de deratizare/certificatului de exceptare de la deratizare *Direcției de Sănătate Publică Județene*;
- k) 2 exemplare ale declarației fitosanitare, din care:
- k.1) 1 exemplar *Inspectoratului fitosanitar de frontieră*,
 - k.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- l) 2 exemplare ale declarației sanitar-veterinare, din care:
- l.1) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 - l.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei.
- (2) Agentul navei, la cererea autorităților publice interesate, pune la dispoziția acestora copii după documentele menționate la alin. (1).

D. Documente la plecare

Anexa la Convenția FAL

2.11. Standard. La plecarea unei nave din port, autoritățile publice nu vor cere mai mult de:

- 5 exemplare ale declarației generale;
- 4 exemplare ale declarației de marfă;
- 3 exemplare ale declarației privind proviziile navei;
- 2 exemplare ale listei cuprinzând echipajul;
- 2 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii.

Norme

Art. 43. — (1) La plecarea unei nave din port, comandantul acesteia prin agentul său prezintă autorităților publice următoarele documente:

- a) 5 exemplare ale declarației generale, din care:
 - a.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - a.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Companiei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 - a.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - a.4) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - a.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- b) 4/5 exemplare ale declarației de marfă, din care:
 - b.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - b.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Companiei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 - b.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,

- b.4) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră/Inspectoratului fitosanitar de frontieră*, funcție de natura mărfii,
 - b.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- c) 2 exemplare ale cargoplanului, din care:
- c.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - c.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- d) 3 exemplare ale declarației privind proviziile navei, din care:
- d.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - d.2) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 - d.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- e) 3 exemplare ale listei cuprinzând echipajul, din care:
- e.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - e.2) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - e.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- f) 3 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii, din care:
- f.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 - f.2) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 - f.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- g) 1 exemplar al declarației scrise pentru poștă, din care:
- g.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 - g.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- h) 2 exemplare ale declarației fitosanitare, din care:
- h.1) 1 exemplar *Inspectoratului fitosanitar de frontieră*,
 - h.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- i) 2 exemplare ale declarației sanitar-veterinare, din care:
- i.1) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 - i.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei.
- (2) Agentul navei, la cererea autorităților publice interesate, pune la dispoziția acestora copii după documentele menționate la alin. (1).

E. Completarea documentelor

Anexa la Convenția FAL

2.14. Practica recomandată. Autoritățile publice, în limita posibilităților, trebuie să accepte documentele prevăzute în această anexă, cu excepția prevederilor standardului 3.7., indiferent de limba în care este furnizată informația cerută, când se consideră necesar, ele pot cere o traducere orală sau scrisă în una din limbile oficiale ale țării organizației.

Norme

Art. 44. — (1) Autoritățile publice acceptă documentele prevăzute în prezentele norme întocmite în una din limbile oficiale ale Organizației Maritime Internaționale; când se consideră necesar, autoritățile publice pot cere o traducere a acestora, oral sau în scris în limba română.

(2) Dispozițiile alin. (1) nu se aplică în cazul certificatului internațional de vaccinare sau revaccinare.

Anexa la Convenția FAL

2.15. Standard. Autoritățile publice vor accepta o semnătură, dacă se consideră necesar, scrisă de mână, trimisă prin fax, aplicată prin perforare sau tamponare vizibilă, ștampilată, sub formă de simbol sau executată prin orice mijloace mecanice sau electronice, dacă o astfel de acceptare este în concordanță cu legislația națională. Autentificarea informațiilor care nu sunt transmise pe hârtie, poate fi acceptată de autoritățile publice implicate.

Norme

Art. 45. — Autoritățile publice acceptă o semnătură, dacă se consideră necesar, scrisă de mână, trimisă prin fax, aplicată prin perforare sau tamponare vizibilă, ștampilată, sub formă de simbol sau executată prin orice mijloace mecanice sau electronice. Procedura de autentificare a semnăturii se face potrivit prevederilor legale în vigoare.

Anexa la Convenția FAL

2.16. Standard. *Autoritățile publice ale unui port de sosire, în care nava descarcă sau tranzitează, nu vor cere ca documentele referitoare la navă, încărcătură, provizii, pasageri sau echipaj, care sunt menționate în această secțiune, să fie legalizate, verificate, autentificate. Aceasta nu va fi interpretată că va exclude vreo cerință cu privire la prezentarea pașaportului sau a altui document de identitate al pasagerilor sau membrilor de echipaj pentru verificarea vizei sau pentru scopuri similare.*

Norme

Art. 46. — Autoritățile publice ale portului de sosire, în care nava descarcă sau tranzitează, solicită ca documentele referitoare la navă, încărcătură, provizii, pasageri sau echipaj, care sunt prevăzute la art. 42, să fie prezentate numai în forma și conținutul prevăzute în prezentele norme. Aceasta nu va fi interpretată că va exclude vreo cerință cu privire la prezentarea pașaportului sau a altui document de identitate al pasagerilor sau membrilor de echipaj pentru verificarea vizei sau pentru scopuri similare.

F. Erori în documente: sancțiuni**Anexa la Convenția FAL**

2.17. Standard. *Autoritățile publice vor autoriza, fără să provoace întârzieri la plecarea navei, corectarea erorilor din orice document menționat în prezenta anexă, atunci când ele consideră că erorile au fost comise prin inadvertențe, că sunt fără gravitate, că nu sunt făcute din neglijențe repetate și că sunt comise fără intenția de a încălca legile sau reglementările și cu condiția că așa-numitele erori au fost aduse la cunoștință înainte de efectuarea controlului documentelor și că ele vor fi rectificate fără întârziere.*

Norme

Art. 47. — În situația în care se constată că la completarea documentelor prevăzute în prezentele norme au fost comise simple erori, fără a se încălca prevederile legale în vigoare, autoritățile publice pot autoriza corectarea acestor erori, în condițiile în care astfel de erori se aduc la cunoștință înainte de efectuarea controlului documentelor, iar rectificarea acestora se efectuează fără întârziere.

Anexa la Convenția FAL

2.18. Standard. *În cazul erorilor constatate în documentele care sunt menționate în prezenta anexă și care au fost semnate fie de armator, de comandant sau în numele lor, fie au fost autentificate în alt fel nu se vor aplica sancțiuni înainte ca autoritățile publice să îi fi pus pe aceștia să probeze că erorile au fost comise prin inadvertență și că ele sunt fără gravitate, că ele nu au fost făcute ca neglijențe repetate și că ele au fost comise fără intenția de a încălca legile sau reglementările.*

Norme

Art. 48. — În cazul erorilor constatate în documentele care sunt prevăzute în prezentele norme și care au fost semnate fie de armator, de comandant sau în numele lor, fie au fost întocmite într-un alt mod acceptat de către autoritățile publice, acestea aplică sancțiuni în condițiile prevederilor legale în vigoare.

SECȚIUNEA 3**Sosirea și plecarea persoanelor**

Art. 49. — Prezenta secțiune conține dispoziții privind formalitățile cerute de către autoritățile publice, la sosirea sau la plecarea unei nave, referitoare la echipaj și la pasageri.

A. Condiții și formalități la sosire și la plecare**Anexa la Convenția FAL**

3.1.1. Practica recomandată. *Guvernele contractante, în măsura posibilului, trebuie să convină, prin acorduri bilaterale sau multilaterale, acceptarea documentelor oficiale de identitate în locul pașapoartelor.*

Norme

Art. 50. — Prin acorduri bilaterale sau multilaterale, care se încheie potrivit prevederilor legale în vigoare, se poate prevedea acceptarea documentelor oficiale de identitate în locul pașapoartelor, pe bază de reciprocitate.

Anexa la Convenția FAL

3.2. Standard. *Autoritățile publice trebuie să ia măsuri în virtutea cărora pașapoartele pasagerilor sau alte documente oficiale de identitate care le țin locul să fie controlate de autoritățile de imigrare o dată la intrare și o dată la plecare. Prezentarea pașapoartelor sau a altor documente oficiale de identitate care le țin locul poate, de altfel, să fie cerută la sfârșitul controlului de identificare, în cadrul formalităților vamale sau al altor formalități, la sosire și la plecare.*

Norme

Art. 51. — (1) Inspectoratul General al Poliției de Frontieră ia măsurile necesare potrivit cărora pașapoartele pasagerilor sau alte documente de identitate acceptate în condițiile prevăzute la art. 50 să fie controlate o dată la sosire și o dată la plecare.

(2) După efectuarea controlului de identificare, realizat în condițiile de la alin. (1), prezentarea pașapoartelor sau a altor documente oficiale de identitate care le țin locul, poate fi cerută în cadrul formalităților vamale sau al altor formalități, la sosire și la plecare.

Anexa la Convenția FAL

3.3. Standard. *După prezentarea pașapoartelor sau a altor documente oficiale de identitate care le țin locul, autoritățile publice trebuie să înapoieze imediat după verificare aceste documente și nu trebuie să le rețină suplimentar până la sfârșitul controlului, în afara cazurilor în care anumite obstacole se opun pentru admiterea unui pasager pe teritoriul respectiv.*

Norme

Art. 52. — După prezentarea pașapoartelor sau a altor documente oficiale de identitate care le țin locul, autoritățile publice vor înapoia imediat după verificare aceste documente și le pot reține până la sfârșitul controlului numai atunci când există situații care, potrivit reglementărilor legale în vigoare fac imposibilă admiterea unui pasager pe teritoriul României.

Anexa la Convenția FAL

3.3.1. Standard. *Fiecare guvern contractant va veghea asupra sesizărilor autorităților publice față de documentele de voiaj frauduloase, falsificate sau false, care se află în posesia persoanelor neadmisibile. Aceste documente vor fi retrase din circulație și retrinse autorităților competente, dacă aceasta este posibil. Pentru înlocuirea unui document pentru care s-a făcut sesizare, statul care returnează o persoană neadmisibilă va emite o scrisoare explicativă în care va atașa o fotocopy de pe documentele false de călătorie, dacă este posibil și, de asemenea, orice alte informații importante. Scrisoarea explicativă și*

piesele care o însoțesc sunt remise armatorului care este responsabil cu reîndreptarea persoanei neadmisibile. Această scrisoare va servi la informarea autorităților de la punctele de tranzit și/sau la punctul de îmbarcare inițial.

NOTĂ: Standardul de mai sus nu trebuie să fie interpretat ca intervenție asupra dreptului autorităților publice ale guvernelor contractante de a determina pentru fiecare caz dacă posesia unui document fraudulos constituie un motiv în sine pentru a refuza admiterea și de expulzare imediată de pe teritoriul statului interesat. Nici o dispoziție a standardului nu trebuie să fie interpretată ca fiind contrară dispozițiilor Convenției Națiunilor Unite relative la statutul refugiaților, adoptată la 28 iulie 1951, și ale Protocolului Națiunilor Unite relativ la statutul refugiaților, adoptat la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția expulzării sau comprimării unui refugiat.

Norme

Art. 53. — (1) Documentele de voiaj, sesizate ca fiind frauduloase, falsificate sau false, aflate în posesia persoanelor neadmise potrivit prevederilor legale în vigoare, se retrag din circulație de către autoritățile publice competente și în măsura în care aceasta este posibil, acestea se retrimite autorităților implicate.

(2) Autoritățile publice competente emit, în locul documentului retras din circulație, o scrisoare explicativă la care se atașează, dacă este posibil, o fotocopie de pe documentele false și orice alte informații importante.

(3) Scrisoarea explicativă și piesele care o însoțesc se remit armatorului, care răspunde de reîndreptarea persoanei neadmisibile. Această scrisoare servește la informarea autorităților de la punctele de tranzit și/sau la punctul de îmbarcare inițial.

(4) Dispozițiile alin. (1) și (2) se aplică ținând seama de prevederile Convenției Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiată la 28 iulie 1951, și ale Protocolului Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiat la New York la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția expulzării sau comprimării unui refugiat.

Anexa la Convenția FAL

3.3.2. Standard. Guvernele contractante trebuie să accepte la sfârșitul verificării unei persoane care a fost comprimată de la punctul său de debarcare, după ce a fost calificată neadmisibilă, dacă această persoană s-a îmbarcat atunci când se afla pe teritoriul statului lor. Guvernele contractante nu trebuie să retrimite această persoană în țările în care a fost considerată anterior ca neadmisibilă.

NOTA 1: Această dispoziție nu are ca scop împiedicarea autorităților publice de a supune unor verificări mai detaliate persoanele neadmisibile care au fost comprimate cu scopul de a determina dacă ele pot fi în final admise pe teritoriul statului sau de a lua măsuri în vederea transferării acestora, de a le retrimite sau de a le expulza către un stat a cărui naționalitate o are sau în care ele sunt admisibile. Dacă o persoană socotită ca neadmisibilă a pierdut sau distrus titlul său de călătorie, guvernul contractant interesat va accepta ca acesta să poată fi înlocuit de un document care să ateste circumstanțele îmbarcării și de intrare, eliberat de autoritățile publice ale guvernului contractant în al cărui stat această persoană a fost socotită neadmisibilă.

NOTA 2: Dispozițiile standardului sau ale notei 1 nu trebuie să fie interpretate ca fiind contrare prevederilor Convenției Națiunilor Unite din 28 iulie 1951 relative la statutul refugiaților și ale Protocolului Națiunilor Unite relativ la statutul refugiaților, adoptat la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția expulzării sau comprimării unui refugiat.

Norme

Art. 54. — (1) Autoritățile publice acceptă la sfârșitul verificării persoana care a fost comprimată de la punctul său de debarcare, după ce a fost considerată neadmisibilă, dacă această persoană s-a îmbarcat pe teritoriul României. Autoritățile publice nu vor retrimite această persoană în țările în care a fost considerată anterior ca neadmisibilă.

(2) Autoritățile publice pot supune unor verificări mai detaliate persoana neadmisibilă care a fost comprimată, în scopul de a determina dacă ea poate fi în final admisă pe teritoriul României sau de a lua măsuri în vederea transferării acesteia, de a o retrimite sau de a o expulza către un stat a cărui naționalitate o are sau în care ea este admisibilă.

(3) În situația în care persoana considerată ca neadmisibilă a pierdut sau a distrus titlul său de călătorie, autoritățile publice acceptă în locul acestuia scrisoarea explicativă emisă conform dispozițiilor art. 53 alin (2).

(4) Dispozițiile alin. (1)–(3) nu trebuie să fie interpretate ca fiind contrare prevederilor Convenției Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiată la 28 iulie 1951 și ale Protocolului Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, încheiat la New York la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția expulzării sau comprimării unui refugiat.

Anexa la Convenția FAL

3.3.3. Standard. Obligația care cade în sarcina armatorului, de a transporta o persoană în afara teritoriului unui stat, încetează de îndată ce acea persoană este admisă efectiv în acel stat.

Norme

Art. 55. — Obligația care cade în sarcina armatorului conform prevederilor art. 53 alin. (3), de a transporta o persoană în afara teritoriului unui stat, încetează de îndată ce acea persoană este admisă efectiv în acel stat.

Anexa la Convenția FAL

3.4. Practica recomandată. Autoritățile publice nu trebuie să ceară pasagerilor care se îmbarcă sau se debarcă ori armatorilor care acționează în numele lor informații suplimentare în scris, altele decât cele prevăzute în pașapoartele lor sau în documentele de identitate oficiale ori care le țin locul, ci numai cele destinate pentru completarea documentelor prevăzute în această anexă.

Norme

Art. 56. — Autoritățile publice solicită în scris pasagerilor la îmbarcarea sau debarcarea lor ori armatorilor care acționează în numele acestora numai informațiile necesare pentru completarea documentelor prevăzute în prezentele norme.

Anexa la Convenția FAL

3.5. Practica recomandată. Autoritățile publice care cer informații suplimentare, altele decât cele necesare pentru a completa documentele prevăzute în această anexă, la îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, trebuie să limiteze cerințele pentru identificarea completă a pasagerilor la articolele prevăzute în practica recomandată 3.6 (carte de îmbarcare-debarcare). Autoritățile publice menționate trebuie să accepte cartea de îmbarcare-debarcare completată de pasager și nu trebuie să ceară ca aceasta să fie completată sau verificată de armator.

Scierea de mână, lizibilă pe carte, trebuie să fie acceptată, cu excepția cazului în care formulărilor specifică imprimarea. De la fiecare pasager trebuie să fie prezentat un exemplar din cartea de îmbarcare-debarcare, care poate include, dacă este cazul, copii obținute prin multiplicare.

Norme

Art. 57. — (1) În situația în care autoritățile publice solicită informații suplimentare, altele decât cele necesare pentru a completa documentele prevăzute în prezentele norme, la îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, trebuie să limiteze cerințele pentru identificarea completă a pasagerilor la cele prevăzute la art. 58.

(2) Autoritățile publice prevăzute la alin. (1) vor accepta cartea de îmbarcare-debarcare completată de pasager fără a solicita verificarea acesteia de către armator.

Anexa la Convenția FAL

3.6. Practica recomandată. În cartea de îmbarcare-debarcare autoritățile publice nu trebuie să ceară să fie prevăzute mai mult decât următoarele informații:

- numele de familie;
- prenumele;
- naționalitatea;
- numărul pașaportului sau al altui document oficial de identitate;
- data nașterii;
- locul nașterii;
- profesia;
- portul de îmbarcare sau de debarcare;
- sexul;
- adresa de destinație;
- semnătura.

Norme

Art. 58. — Ministerul Transporturilor stabilește procedura de eliberare, forma și conținutul cărții de îmbarcare-debarcare, în conformitate cu dispozițiile acestei practici recomandate.

Anexa la Convenția FAL

3.9. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, în mod normal, la intrare, să efectueze inspecțiile vamale ale pasagerilor însoțiți de bagaje, numai prin sondaj sau control selectiv. Nu trebuie, pe cât posibil, să se ceară o declarație scrisă pentru pasagerii cu bagaje.

Norme

Art. 59. — (1) La sosirea navei, autoritățile publice efectuează inspecțiile vamale ale pasagerilor însoțiți de bagaje, prin sondaj sau prin control selectiv.

(2) În toate cazurile următoarele bunuri sunt supuse declarării scrise, conform normelor specifice în vigoare:

- a) armamentul, munițiile, materialele explozive, radioactive, nucleare, precum și produsele care potrivit legii sunt supuse controlului destinației finale;
- b) produsele și substanțele stupefiante și psihotrope, substanțele chimice esențiale, precum și substanțele toxice;
- c) obiectele din metale prețioase, cu sau fără pietre prețioase, care depășesc uzul personal;
- d) bunurile cu caracter cultural istoric sau artistic, numai la ieșirea din România. Bunurile cu caracter cultural, istoric sau artistic pot fi declarate, în scris, la sosire, de persoane fizice, în vederea scoaterii din țară fără aprobare.

Anexa la Convenția FAL

3.9.1. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, la plecare, în măsura în care este posibil, să renunțe la inspecția bagajelor, ținând seama de riscurile și posibilitatea impunerii de măsuri certe de siguranță corespunzătoare.

3.9.2. Practica recomandată. În cazul în care la plecare nu se poate renunța la inspecție bagajelor care însoțesc pasagerii, o astfel de inspecție trebuie, în mod normal, să fie realizată sumar și selectiv.

Norme

Art. 60. — (1) La plecarea navei, autoritățile publice efectuează controlul vamal, prin sondaj în ceea ce privește numărul pasagerilor, numărul bagajelor aparținând unui pasager precum și numărul autoturismelor transportate la bordul unei nave.

(2) Autoritățile publice pot renunța la inspecția bagajelor, numai în condițiile în care au fost luate măsurile de siguranță conform normelor specifice în vigoare.

(3) În cazul în care autoritățile publice efectuează inspecția bagajelor care însoțesc pasagerii, aceasta se poate realiza sumar și selectiv.

Anexa la Convenția FAL

3.10. Standard. Documentul de identitate al navigatorului aflat în perioada de valabilitate, sau pașaportul constituie documentul de bază care furnizează autorităților publice informații referitoare la fiecare membru al echipajului la intrarea sau la plecarea unei nave.

Norme

Art. 61. — La sosirea sau la plecarea unei nave, autoritățile publice solicită documentul de identitate al navigatorului aflat în perioada de valabilitate sau pașaportul acestuia.

Anexa la Convenția FAL

3.10.2. Standard. În situația în care un navigator intră sau iese dintr-o țară în calitate de pasager, prin orice mijloace de transport, pentru:

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

b) a trece în tranzit, în scopul de a se întoarce pe nava sa într-o altă țară ori în țara sa sau pentru orice alt scop aprobat de autoritățile țării respective;

autoritățile publice vor accepta de la navigator, în locul unui pașaport, documentul de identitate valabil al navigatorului, atunci când acest document garantează readmiterea purtătorului în țara care a eliberat documentul.

Norme

Art. 62. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, în situația în care un navigator intră sau iese dintr-un stat în calitate de pasager, prin orice mijloace de transport, pentru:

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

b) a trece în tranzit, în scopul de a se întoarce pe nava sa într-un alt stat ori în statul său sau pentru orice alt scop aprobat de autoritățile statului respectiv;

autoritățile publice acceptă de la navigator, în locul unui pașaport, documentul de identitate valabil al navigatorului, atunci când acest document garantează readmiterea purtătorului în statul care a eliberat documentul.

B. Măsuri care facilitează derularea formalităților referitoare la marfă, pasageri, echipaj și bagaje

Anexa la Convenția FAL

3.11. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, în cooperare cu armatorii și cu autoritățile portuare, să ia toate măsurile corespunzătoare în scopul accelerării derulării formalităților atât pentru pasageri, cât și pentru echipaje și bagaje și să prevadă pentru aceasta personal și instalații suficiente, acordându-se o atenție specială dispozitivelor de încărcare, de descărcare și de dirijare a bagajelor (inclusiv utilizarea sistemelor mecanizate) în locurile în care pasagerii riscă cel mai mult să fie în întârziere. Trebuie luate măsuri în scopul de a permite, atunci când este necesar, circulația pasagerilor sau a echipajului pe sub adăpost, de la navă la punctul de control.

Aceste măsuri și instalații trebuie să fie așezate flexibil și să poată fi dezvoltate de așa manieră încât să răspundă nevoilor ce decurg din întărirea măsurilor de siguranță care se impun în caz de amenințare crescută.

Norme

Art. 63. — (1) Autoritățile publice vor coopera cu armatorii și cu autoritățile portuare în scopul accelerării derulării formalităților atât pentru pasageri, cât și pentru echipaje și bagaje și vor prevedea pentru aceasta personal și instalații necesare, în special dispozitive de încărcare, de descărcare și de dirijare a bagajelor, inclusiv utilizarea sistemelor mecanizate, în locurile în care pasagerii riscă cel mai mult să fie în întârziere.

(2) Administrațiile portuare vor lua măsurile necesare pentru circulația pasagerilor sau a echipajului în siguranță de la navă la punctul de control.

Anexa la Convenția FAL

3.11.1. Practica recomandată. *Autoritățile publice trebuie:*

a) în cooperare cu armatorii și administrațiile portuare să ia măsuri corespunzătoare, cum ar fi:

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

(ii) un sistem care să permită pasagerilor să identifice și să obțină cu ușurință bagajele lor, înregistrate acolo unde sunt depozitate și unde se pot face reclamații;

(iii) să se asigure că instalațiile și serviciile răspund nevoilor pasagerilor în vârstă sau ale persoanelor cu handicap;

b) să se asigure că administrațiile portuare iau toate măsurile, astfel încât:

(i) să se prevadă facilități cu scopul asigurării accesului pasagerilor și al bagajelor acestora la mijloacele de transport local;

(ii) să se prevadă ca locurile în care echipajul poate fi chemat să se adune în vederea diferitelor controale să fie ușor accesibile și, pe cât posibil, apropiate unele de altele.

Norme

Art. 64. — (1) Autoritățile publice în cooperare cu armatorii și administrațiile portuare vor lua măsurile necesare pentru:

a) asigurarea unui circuit continuu al pasagerilor și bagajelor;

b) organizarea unui sistem care să faciliteze pasagerilor identificarea și preluarea bagajelor acestora; prin acest sistem se va urmări și depozitarea, înregistrarea bagajelor, precum și soluționarea eventualelor reclamații cu privire la acestea;

c) asigurarea instalațiilor și serviciilor necesare pasagerilor în vârstă sau persoanelor cu handicap.

(2) Autoritățile publice se vor asigura că administrațiile portuare iau toate măsurile pentru:

a) facilitarea accesului pasagerilor și al bagajelor acestora la mijloacele de transport local;

b) ca locurile în care echipajul este chemat în vederea efectuării eventualelor controale să fie ușor accesibile și cât mai apropiate unele de altele.

Anexa la Convenția FAL

3.15. Standard. *Autoritățile publice nu vor impune nici o penalitate armatorilor, dacă ele consideră insuficiente documentele prezentate de un pasager și dacă, după control, acel pasager nu poate fi admis pentru acel motiv pe teritoriul statului respectiv.*

Norme

Art. 65. — (1) În cazul în care un pasager nu este admis pe teritoriul României, dacă documentele prezentate

de el sunt insuficiente, autoritățile publice aplică sancțiuni armatorilor conform prevederilor legale în vigoare.

(2) În conformitate cu prevederile legale în vigoare, sunt considerate contravenții, dacă, potrivit legii penale nu sunt considerate infracțiuni și se sancționează ca atare, aducerea în România de către armatori a cetățenilor străini fără documente de călătorie, cu documente sau vize false ori ascunși în mijloacele de transport.

C. Atribuirea de facilități pentru navele de croazieră sau pentru pasagerii acestora

Anexa la Convenția FAL

3.24. Practica recomandată. *Pasagerii în croazieră nu trebuie ținuți să obțină viza de intrare, dacă o navă de pasageri rămâne într-un port mai puțin de 72 de ore, cu excepția condițiilor speciale definite de către autoritățile publice interesate.*

NOTĂ: *Scopul acestei practici recomandate este ca fiecare guvern contractant să poată emite pentru pasageri sau să accepte de la aceștia, la sosire, un formular care să indice că ei au permisiunea de intrare pe teritoriul statului respectiv.*

Norme

Art. 66. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale privind desființarea vizelor la care România este parte, accesul pasagerilor străini la uscat este permis după obținerea vizei pe documentul de trecere a frontierei de stat.

Anexa la Convenția FAL

3.35. Practica recomandată. *Cu excepția cazului în care controlul pasagerilor este bazat numai pe lista cuprinzând pasagerii, autoritățile publice nu trebuie să ceară decât completarea acesteia cu următoarele informații:*

- naționalitatea (coloana 6);
- data și locul nașterii (coloana 7);
- portul de îmbarcare (coloana 8);
- portul de debarcare (coloana 9).

Norme

Art. 67. — În situația în care controlul pasagerilor este bazat numai pe lista cuprinzând pasagerii, autoritățile publice solicită pasagerilor completarea acesteia numai cu următoarele informații:

- a) naționalitatea pasagerului și numărul pașaportului acestuia (coloana 6);
- b) data și locul nașterii (coloana 7);
- c) portul de îmbarcare (coloana 8);
- d) portul de debarcare (coloana 9).

D. Măsuri speciale pentru alinierea formalităților pentru pasagerii în tranzit

Anexa la Convenția FAL

3.39. Practica recomandată. *Un pasager în tranzit, care își continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave, trebuie, în mod normal, să fie autorizat, dacă dorește să coboare la uscat pentru o perioadă limitată, în timpul cât nava face escală în port.*

Norme

Art. 68. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, unui pasager în tranzit, care își continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave, va fi autorizat de către autoritățile publice competente, dacă dorește să coboare la uscat pentru o perioadă limitată, în timpul cât nava face escală în port.

Anexa la Convenția FAL

3.40. Practica recomandată. *Unui pasager în tranzit, care își continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave, nu trebuie să i se ceară să aibă aplicată viza, cu excepția cazurilor speciale, stabilite de autoritățile publice interesate.*

Norme

Art. 69. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice competente nu vor solicita aplicarea vizei pentru pasagerul aflat în tranzit, care-și continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave.

Anexa la Convenția FAL

3.42. Practica recomandată. *Un pasager în tranzit, care se debarcă într-un port și revine la bordul aceleiași nave, într-un alt port din aceeași țară, trebuie să se bucure de aceleași facilități, ca și pasagerii care se debarcă și revin pe aceeași navă în același port.*

Norme

Art. 70. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, pasagerul aflat în tranzit, care se debarcă într-un port și revine la bordul aceleiași nave, într-un alt port din România, va beneficia de aceleași facilități ca și pasagerul care se debarcă și revine pe aceeași navă în același port.

E. Alte măsuri de aliniere a formalităților cerute străinilor, membri ai echipajului care aparțin navelor care execută voiaje internaționale. Autorizarea de a coborî la țărm

Anexa la Convenția FAL

3.44. Standard. *Străinii, membri ai echipajului, sunt autorizați de către autoritățile publice să coboare la țărm pe perioada cât face escală în port, cu condiția ca formalitățile de sosire a navei să fie îndeplinite și ca autoritățile publice să nu aibă motive să refuze permisiunea de coborâre la uscat din motive de sănătate publică, siguranță publică sau de ordine publică.*

Norme

Art. 71. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice autorizează străinii, membri ai echipajului, să coboare la țărm pe perioada cât nava face escală în port, după ce formalitățile de sosire a navei au fost îndeplinite și nu există motive de sănătate publică, siguranță publică sau de ordine publică pentru care să nu li se permită accesul la uscat.

Anexa la Convenția FAL

3.45. Standard. *Membrilor echipajului nu trebuie să li se ceară să dețină viză în scopul de a fi autorizați deplasării pe uscat.*

Norme

Art. 72. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice nu vor solicita membrilor echipajului să dețină viză în scopul de a fi autorizați deplasării pe uscat.

Anexa la Convenția FAL

3.47. Standard. *Membrilor echipajului nu trebuie să li se ceară pentru a fi autorizați să coboare pe uscat să dețină un permis special, cum ar fi un permis de deplasare la țărm.*

Norme

Art. 73. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, la sosirea unei

nave în porturile maritime românești, membrii echipajului pot coborî pe uscat numai pe baza unui permis special de deplasare la țărm eliberat de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră.

Anexa la Convenția FAL

3.48. Practica recomandată. *În cazul în care membrilor echipajului li se cere să aibă asupra lor documente de identitate pe perioada deplasării la țărm, aceste documente trebuie să se limiteze la cele menționate în standardul 3.10.*

Norme

Art. 74. — Pe durata deplasării la țărm, membrii echipajului vor avea asupra lor documentele de identitate prevăzute la art. 61 și 73.

Anexa la Convenția FAL

3.49. Practica recomandată. *Autoritățile publice trebuie să prevadă un sistem care să permită echipajelor navelor care fac escală regulată în porturile lor obținerea, înainte de sosire, a autorizației de coborâre temporară la uscat. Atunci când nava nu are un dosar nefavorabil în materie de imigrare și atunci când este reprezentată local de către un armator sau de către un agent care are o bună reputație, autoritățile publice, după ce au constatat că informațiile cerute înainte de sosirea navei sunt satisfăcătoare, trebuie în mod normal să îl autorizeze să se ducă direct la locul său de ancorare și să nu se supună altor formalități obișnuite de imigrare, cu excepția unei decizii contrare din partea lor.*

Norme

Art. 75. — (1) Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, în situația în care o navă face escală regulată în porturile maritime românești, nava are un dosar favorabil în materie de imigrare și este reprezentată local de către un armator sau de către un agent care are o bună reputație, autoritățile publice pot acorda autorizația de coborâre la uscat a membrilor echipajului înaintea sosirii navei în port.

(2) Autoritățile publice acordă autorizația prevăzută la alin. (1) după ce au constatat că toate informațiile solicitate de către acestea înainte de sosirea navei în port sunt satisfăcătoare.

SECȚIUNEA 4**Sosirea, staționarea în port și plecarea mărfurilor și a altor articole**

Art. 76. — Prezenta secțiune conține dispozițiile privind formalitățile cerute armatorilor, agenților acestora sau comandanților navelor de către autoritățile publice.

A. Dispoziții generale**Anexa la Convenția FAL**

4.4. Practica recomandată. *Autoritățile publice trebuie să prevadă proceduri simplificate pentru a asigura derularea rapidă a formalităților care se referă la colete cu cadouri particulare și eșantioane comerciale a căror valoare sau cantitate să nu depășească o anumită cifră care trebuie să fie fixată la un nivel cât mai ridicat posibil*

Norme

Art. 77. — Autoritățile publice aplică proceduri simplificate pentru a asigura derularea rapidă a formalităților care se referă la colete cu cadouri particulare și eșantioane comerciale conform prevederilor legale și normelor specifice în vigoare.

B. Containere și palete**Anexa la Convenția FAL**

4.8. Standard. *Cu condiția ca acestea să fie conforme cu legislația lor respectivă, autoritățile publice trebuie să autorizeze importul temporar de containere și palete, fără a cere plata de drepturi pentru vamă și nici a altor taxe sau redevențe, și să faciliteze utilizarea lor în traficul maritim.*

4.9. Practica recomandată. *Autoritățile publice trebuie să prevadă în legislația lor, menționată în standardul 4.8., dispoziții care privesc acceptarea unei simple declarații, potrivit cărora containerele și paletelile care sunt importate cu titlu temporar vor fi reexportate într-o perioadă de timp fixată de către statul interesat.*

4.10. Standard. *Autoritățile publice vor autoriza containerele și paletelile care intră pe teritoriul unui stat, în virtutea dispozițiilor de la standardul 4.8, să părăsească limitele portului de sosire pentru a permite obținerea liberei practici pentru mărfurile importate și/sau încărcarea mărfurilor destinate exportului, simplificând procedurile de control și reducând la minimum documentele.*

4.11. Standard. *Guvernele contractante vor autoriza importul temporar de elemente pentru containere fără să perceapă drepturi vamale și nici alte taxe și redevențe, dacă elementele sunt necesare pentru repararea containerelor admise în virtutea standardului 4.8.*

Norme

Art. 78. — Containerele și paletelile beneficiază de regimul de admitere temporară cu exonerarea totală a plății taxelor vamale și a altor drepturi de import în condițiile prevăzute de reglementările vamale.

SECȚIUNEA 5

Dispoziții diverse**A. Servicii în porturi****Anexa la Convenția FAL**

6.4. Standard. *Autoritățile sanitare nu vor pretinde nici un fel de plată pentru vizita medicală și nici pentru examenele complementare, bacteriologice sau altele efectuate în orice moment, fie că este ziua sau noaptea, care ar putea fi necesare pentru cunoașterea stării de sănătate a persoanei examinate; ele nu vor percepe, de asemenea drepturi bănești pentru vizita și inspecția navei cu scopul carantinei, excepție făcând inspecția care are ca obiect eliberarea unui certificat de deratizare sau a unui certificat de exceptare de la deratizare. Nu se vor pretinde drepturi persoanelor care sosesc cu nava pentru efectuarea oricărui fel de vaccinare și nici pentru eliberarea unui certificat de vaccinare. Totuși, atunci când se iau alte măsuri decât cele indicate mai sus, pentru navă, pentru pasagerii acesteia sau pentru echipaj iar cheltuielile au fost suportate de către autoritățile sanitare, aceste sume vor fi calculate în conformitate cu un singur tarif care va fi uniform pe teritoriul respectiv. Aceste drepturi vor fi percepute fără discriminare în ceea ce privește naționalitatea, pavilionul sau portul de înregistrare al navei.*

Norme

Art. 79. — (1) Autoritățile de sănătate publică nu pretind nici un fel de plată pentru vizita medicală și nici pentru examenele complementare, bacteriologice sau altele efectuate în orice moment, fie că se efectuează ziua sau noaptea, care ar putea fi necesare pentru cunoașterea stării de sănătate a persoanei examinate.

(2) Autoritățile de sănătate publică nu percep drepturi bănești pentru vizita și inspecția navei cu scopul carantinei, excepție făcând inspecția care are ca obiect eliberarea

unui certificat de deratizare sau a unui certificat de exceptare de la deratizare.

(3) Efectuarea vaccinurilor și eliberarea certificatelor de vaccinare se vor plăti în conformitate cu reglementările în vigoare ale Ministerului Sănătății, fără discriminare între cetățenii români și străini.

B. Activități de siguranță în caz de catastrofă naturală**Anexa la Convenția FAL**

6.8. Standard. *Autoritățile publice vor facilita intrarea și plecarea navelor angajate în acțiuni de siguranță în caz de catastrofă, în lupta contra poluării mediului marin sau în prevenirea acesteia, în alte operațiuni de urgență necesare asigurării siguranței maritime, siguranței populației sau protecției mediului marin.*

6.9. Standard. *Autoritățile publice vor facilita, în măsura posibilului, procedurile de intrare și derularea formalităților pentru persoanele, marfa, materialele și echipamentele cerute pentru a face față situațiilor descrise în standardul 6.8.*

6.10. Standard. *Autoritățile publice vor prevedea o procedură rapidă de liberă practică pentru materialele speciale necesare implementării măsurilor de siguranță.*

C. Comisii naționale pentru simplificarea formalităților**Anexa la Convenția FAL**

6.11. Practica recomandată. *Fiecare guvern contractant trebuie ca, atunci când consideră astfel de măsuri necesare și corespunzătoare, să stabilească un program național de simplificare a formalităților în transportul maritim internațional, bazat pe cerințele de simplificare a formalităților conținute în prezenta anexă și să vegheze ca obiectivele programului său național de simplificare a formalităților să fie adoptarea măsurilor posibile pentru facilitarea mișcării navelor, mărfurilor, echipajelor, pasagerilor, a poștei și proviziilor de la bord, prin înlăturarea obstacolelor și a întârzierilor inutile.*

6.12. Practica recomandată. *Fiecare guvern contractant trebuie să creeze o comisie națională de simplificare a formalităților de transport maritim sau un organism național analog, în vederea încurajării adoptării și punerii în practică a măsurilor de simplificare între diferite ministere, instituții și alte organisme care se ocupă sau sunt împuternicite cu diverse aspecte ale traficului maritim internațional, la fel ca și autoritățile portuare și armatorii.*

NOTĂ: *La crearea unei comisii naționale de simplificare a formalităților în traficul maritim internațional sau a unui organism național analog, guvernele contractante sunt invitate să țină cont de directivele enunțate în Circulara FAL 5/Circulara 2.*

Norme

Art. 80. — (1) În termen de 90 zile de la intrarea în vigoare a prezentelor norme se constituie comitetul interministerial pentru stabilirea și aplicarea măsurilor de simplificare a formalităților de transport maritim internațional, conform Convenției FAL.

(2) Componenta și atribuțiile comitetului prevăzut la alin. (1) se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.

SECȚIUNEA 6

Dispoziții finale

Art. 81. — Formularele cuprinse în anexa nr. 1.2 — 1.8 se vor tipări de către Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime Constanța” S.A. și se vor pune la dispoziție contra cost agentului navei.

Art. 82. — Anexele nr. 1.1 — 1.8 fac parte integrantă din prezentele norme.

**CERTIFICATE ȘI DOCUMENTE CARE TREBUIE SĂ EXISTE ÎN PERMANENȚĂ
LA BORDUL NAVELOR**

1. Toate navele	Referință
CERTIFICATE OF REGISTRY	
<i>Certificat de naționalitate</i>	
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969) <i>Certificat internațional de tonaj al navelor (1969)</i>	Convenția internațională din 1966 asupra măsurării tonajului navelor (Tonnage), articolul 7
INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE <i>Certificat internațional de bord liber</i>	Convenția internațională din 1969 asupra liniilor de încărcare (LL), articolul 16
INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE <i>Certificat internațional de scutire pentru bordul liber</i>	Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL), articolul 16
STABILITY INFORMATION FOR PASSENGER SHIPS AND CARGO SHIPS <i>Informația asupra stabilității la navele de pasageri și la navele de mărfuri</i>	Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), regula II-1/22
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE <i>Certificat pentru echipajul minim de siguranță</i>	Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (amendamentele din 1989), regula V/13 (b)
CERTIFICATE FOR MASTERS, OFFICERS AND RATINGS <i>Certificate pentru comandanți, ofițeri și marinari</i>	Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW 1978), articolul 6
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE <i>Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi</i>	Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78) anexa I, regula 5

Acest certificat trebuie să fie obligatoriu însoțit de:

1. RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN TANKERS (Form A)

*Fișă de construcție și echipament pentru nave altele decât petrolierele
(Formular A)*

sau



2. RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS (Form B)*Fișă de construcție și echipament pentru petroliere (Formular B)***SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN***Plan de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi*

Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78) Anexa I, regula 26

DOCUMENT OF COMPLIANCE (copy)*Document de conformitate (copie)*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) Cap. IX/4

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE*Certificatul managementului siguranței*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) Cap. IX/4

2. Suplimentar cerințelor cuprinse în secțiunea 1 de mai sus, navele de pasageri trebuie să dețină:**PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE***Certificat de siguranță pentru nava de pasageri*

Acest certificat trebuie suplimentat cu:

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE (Form P)*Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (Formular P)*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (i), așa cum a fost modificată prin amendamentele GMDSS.

EXEMPTION CERTIFICATE*Certificat de scutire*

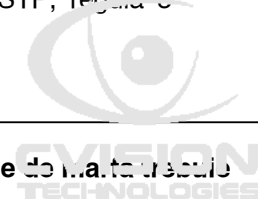
Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (vi)

Nave de pasageri care execută transporturi speciale**SPECIAL TRADE PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE***Certificatul de siguranță pentru navele de pasageri care execută transporturi speciale*

Acord STP, regula 5

SPECIAL TRADE PASSENGER SHIPS SPACE CERTIFICATE*Certificatul de spațiu pentru navele de pasageri care execută transporturi speciale*

SSTP, regula 5

3. Suplimentar certificatelor menționate în secțiunea 1 de mai sus, navele de pasageri trebuie să mai dețină la bord:

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE*Certificat de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (ii), așa cum a fost modificată prin amendamentele GMDSS.

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE*Certificat de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri*

Acest certificat trebuie suplimentat cu:

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE (Form E)*Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri (Formular E)*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (iii), așa cum a fost modificată prin amendamentele GMDSS.

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE*Certificat de siguranță radio pentru nava de mărfuri*

Acest certificat trebuie suplimentat cu:

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE (Form R)*Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri (Formular R)*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (iv), așa cum a fost modificată prin amendamentele GMDSS.

EXEMPTION CERTIFICATE*Certificat de scutire*

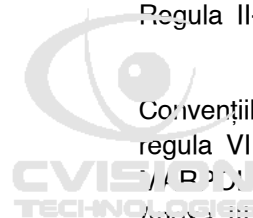
Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula I/12, (a), (vi)

DOCUMENT OF COMPLIANCE WITH THE SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS*Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase*

Convenția internațională din 1974, pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Regula II-2/54.3

DANGEROUS GOODS MANIFEST OR STOWAGE PLAN*Manifest sau plan de arimare mărfuri periculoase*

Convențiile SOLAS 1974, regula VII-5 și Regula I/12, (a), (vii), Anexa III, regula 4



DOCUMENT OF AUTHORIZATION TO LOAD GRAIN*Document privind autorizarea transportului de grâne*

Convenția SOLAS 1974, regula VI/9 și Codul internațional de reguli de siguranță pentru transportul de grâne în vrac, Partea A, paragraful 3
 Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC 1992) articolul VII

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE*Certificat de asigurare sau altă garanție financiară în legătură cu răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi***4. Suplimentar cerințelor enumerate la secțiunile 1 și 3 de mai sus, toate navele care transportă substanțe chimice lichide nocive în vrac trebuie să dețină la bord:****INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (NLS CERTIFICATE)***Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac (Certificat NLS)*

Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78) Anexa II, regulile 10, 12 și 12A

CARGO RECORD BOOK*Jurnalul de înregistrare a mărfii*

Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78) Anexa II, regula 9

5. Suplimentar cerințelor menționate în secțiunile 1 și 3 de mai sus, după caz, toate navele tanc pentru produse chimice trebuie să mai dețină la bord:**CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK***Certificat de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac*

sau

BCH Code Secțiunea 6

INTERNATIONAL CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK*Certificat internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac*

IBC Code, Secțiunea 1.5

6. Suplimentar cerințelor menționate în secțiunile 1 și 3 de mai sus, după caz, toate navele tanc pentru gaze lichificate trebuie să dețină la bord:**CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF LIQUEFIED GASES IN BULK***Certificat de conformitate pentru transportul gazelor lichificate în vrac*

sau

GC Code, Secțiunea 1.6

INTERNATIONAL CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF LIQUEFIED GASES IN BULK*Certificat internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichificate în vrac*

IGC Code, Secțiunea 1.5

7. Suplimentar cerințelor menționate în secțiunile 1 și 3 de mai sus, după caz, toate ambarcațiunile de mare viteză trebuie să dețină la bord:

HIGH SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE	Convenția SOLAS 1974, regula X/3; Codul pentru ambarcațiuni de mare viteză Secțiunea 1.8
<i>Certificat de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză</i>	

PERMIT TO OPERATE HIGH SPEED CRAFT	HSC Code Secțiunea 1.9
<i>Permis de exploatare a unei ambarcațiuni de mare viteză</i>	

Certificate diverse – Nave speciale

SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE	Rezoluția IMO A.534 (13) Secțiunea 1.7
<i>Certificat de siguranță pentru nave speciale</i>	

ADDITIONAL CERTIFICATE FOR OFFSHORE SUPPLY VESSELS CARRYING LIMITED QUANTITIES OF NLS IN BULK	Rezoluția IMO A.673 (16) Secțiunea 1.5; MARPOL 73/78, Anexa II, regula 13 (4)
<i>Certificat suplimentar pentru nave de servitute în larg care transportă cantități limitate de NLS</i>	

Sisteme de scufundare

DIVING SYSTEM SAFETY CERTIFICATE	Rezoluția IMO A.536 (13) Secțiunea 1.6
<i>Certificat de siguranță pentru sistemele de scufundare</i>	

Ambarcațiuni cu portanță dinamică

DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT PERMIT TO OPERATE	Rezoluția IMO A.373 (X) Secțiunea 1.6
<i>Permis de operare pentru ambarcațiuni cu portanță dinamică</i>	

Unități mobile de foraj în larg

MOBILE OFFSHORE DRILLING UNIT SAFETY CERTIFICATE	Rezoluția IMO A.414 (XI), Secțiunea 1.6; Rezoluția IMO A.649 (16) Secțiunea 1.6
<i>Certificat de siguranță pentru unitățile mobile de foraj marin</i>	

Nivele de zgomot

NOISE SURVEY REPORT	Rezoluția IMO A.468 (XII) Secțiunea 4.3
<i>Raport privind măsurarea zgomotelor</i>	

NOTĂ:

Toate certificatele care trebuie să existe în permanență la bordul navelor trebuie să fie originale.



GENERAL DECLARATION / DECLARAȚIA GENERALĂ

		Arrival <i>Sosire</i>	Departure <i>Plecare</i>		
1. Name and description of ship <i>Numele și descrierea navei</i>		2. Port of arrival / departure <i>Portul de sosire / plecare</i>	3. Date-time of arrival / departure <i>Data și ora sosirii / plecării</i>		
4. Nationality of ship <i>Naționalitatea navei</i>	5. Name of master <i>Numele comandantului</i>	6. Port arrived from / Port of destination <i>Portul de unde a sosit / portul de destinație</i>			
7. Certificate of registry (Port; date; number) <i>Certificatul de naționalitate</i>		8. Name and address of ship's agent <i>Numele și adresa agentului navei</i>			
9. Gross tonnage <i>Tonajul Brut</i>	10. Net tonnage <i>Tonajul net</i>				
11. Position of the ship in the port (berth or station) <i>Poziția navei în port (la dană sau în așteptare)</i>					
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged) <i>Informații pe scurt despre voiaj (porturi de escală precedente și ulterioare; unde va fi descărcată marfa rămasă)</i>					
13. Brief description of the cargo <i>Scurtă descriere a mărfii</i>					
14. Number of crew (incl. master) <i>Numărul membrilor de echipaj (inclusiv comandantul)</i>	15. Number of passengers <i>Numărul de pasageri</i>	16. Remarks (name and address of ship's owners) <i>Observații (numele și adresa armatorului)</i>			
Attached documents (indicate number of copies) <i>Documente anexate (indicați numărul exemplarelor)</i>					
17. Cargo Declaration and Cargo Plan <i>Declarația de marfă și cargoplanul</i>	18. Ship's Stores Declaration <i>Declarația privind proviziile navei</i>				
19. Crew List <i>Lista cuprinzând echipajul</i>	20. Passenger List <i>Lista cuprinzând pasagerii</i>				
22. Crew's Effects Declaration* <i>Declarația privind efectele și bunurile echipajului</i>	23. Maritime Declaration of Health* <i>Declarația maritimă de sănătate</i>				
24. Deratting Certificate / Deratting Exemption Certificate* <i>Certificat de deratizare / Certificat de exceptare de la deratizare</i>	25. Sanitary-Veterinary Declaration and Phyto-Sanitary Declaration* <i>Declarație sanitar-veterinară și Declarație fitosanitară</i>				
				21. Date and signature by master, authorized agent or officer <i>Data și semnătura comandantului, agentului sau ofițerului autorizat.</i>	

* Only on arrival / Numai la sosire

CARGO DECLARATION / DECLARAȚIA DE MARFĂ

			Arrival Sosire	Departure Plecare	Page No. Pagina nr.
1. Name of ship <i>Numele navei</i>			2. Port where report is made <i>Portul unde este făcut raportul</i>		
3. Nationality of ship <i>Naționalitatea navei</i>		4. Name of master <i>Numele comandantului</i>		5. Port of loading / Port of discharge <i>Portul de încărcare / Portul de descărcare</i>	
6. B/L No. Nr. <i>conosamentelor</i>	7. Marks and Nos. <i>Mărci și nr.</i>	8. Number and kind of packages; description of goods <i>Numărul și tipul coletelor; descrierea mărfurilor</i>	9. Gross weight <i>Greutate brută</i>	10. Measurement <i>Unitatea de măsură</i>	

11. Date and signature by master, authorized agent or officer
Data și semnătura comandantului, agentului sau ofițerului autorizat.

* Transport document No.
Also state original ports of shipment in respect of goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading
Nr. documentului de transport
De asemenea, pe documentele de transport multimodal sau pe conosamente se declară porturile de origine de încărcare referitoare la mărfurile transportate.



There are subject to declaration: / Sunt supuse declarării:

1. Any kind of waste on board:

Deșeurile de orice fel existente la bord:

- Type of waste.

Tipul deșeurilor

.....

.....

.....

- Total quantity of waste.

Cantitatea totală a deșeurilor

.....

.....

- Total quantity of waste which will be delivered in the Romanian ports.

Cantitatea ce urmează a fi predată în porturile maritime românești

.....

.....

2. Special technical requirements regarding the waste receiving facilitation.

Condiții tehnice speciale necesare pentru preluarea deșeurilor

.....

.....

Note:

The spillage of any kind of waste in ports or in Romanian national waters is considered deliberate pollution and will be punished according to the Romanian laws.

Notă:

Deversarea deșeurilor de orice natură în port sau în apele teritoriale românești este considerată poluare intenționată și intră sub sancțiunile prevăzute de legile românești.



Effects which are dutiable or subject to prohibitions or restrictions

Efectele care se vămuiesc sau sunt interzise ori prezintă restricții

According to Romanian laws the following items are subject to declaration on the ship's arrival:

- weapons, ammunition, explosive and radioactive materials;
- narcotic and psychotropic drugs and substances, toxic products and substances;
- tobacco goods and strong liquors belonging to the vessel and the crew;
- food products and unused objects, in current use belonging to the vessel and (if they are not included in the vessel's books); the unused goods and goods which are not for personal use belonging to the crew and their precious goods.

Other items prohibited from carrying into or out from the country according to the regulations as follows:

- amounts of money in "lei" and securities expressed in "lei";
- radio communication equipment, documents, printed matter and recordings prohibited by law;
- goods, which are part of the national cultural patrimony, precious metals, precious stones and the objects, made thereof, with the exemption of those, which are admitted by the law, philatelic stamps.

În conformitate cu legislația română, la sosirea navei următoarele categorii de bunuri sunt supuse declarării:

- *armamentul, munițiile, materialele explozive sau radioactive;*
- *produsele și substanțele stupefiante, psihotrope și toxice;*
- *produsele din tutun și băuturile alcoolice aparținând navei și membrilor echipajului;*
- *alimentele și obiectele nefolosite, de uz curent, aparținând navei (dacă nu sunt înscrise în evidența navei); bunurile nefolosite și bunurile care nu sunt de uz personal, aparținând membrilor echipajului, precum și bunurile de valoare ale acestora.*

Alte bunuri prohibite la introducerea sau scoaterea din țară potrivit normelor legale, după cum urmează:

- *sumele în lei și titlurile de valoare exprimate în lei;*
- *aparatele de radio emisie-recepție, înscrisurile, tipăriturile și imprimatele care nu sunt admise de lege;*
- *bunurile care fac parte din patrimoniul național, metalele prețioase, pietrele prețioase și obiectele confecționate din acestea, cu excepția celor admise de lege, timbrele filatelice.*

CREW LIST/LISTA CUPRINZÂND ECHIPAJUL

			Arrival Sosire	Departure Plecare	Page No. Pagina nr.
1. Name of ship <i>Numele navei</i>			2. Port of arrival / departure <i>Portul de sosire / plecare</i>		3. Date of arrival / departure <i>Data sosirii / plecării</i>
4. Nationality of ship <i>Naționalitatea navei</i>			5. Port arrived from <i>Portul de unde a sosit</i>		6. Nature and No. of identity document (seaman's book or seaman's passport) <i>Natura și numărul documentului de identitate (carnetul membrului de echipaj sau pașaportul)</i>
7. No. <i>Nr.</i>	8. Family name, given names <i>Numele, prenumele</i>	9. Rank or rating <i>Funcția sau gradul</i>	10. Nationality <i>Naționalitatea</i>	11. Date and place of birth <i>Data și locul nașterii</i>	

12. Date and signature by master, authorized agent or officer
Data și semnătura comandantului, agentului sau ofițerului autorizat



R O M Â N I A
INSPECTORATUL DE POLIȚIE SANITARĂ VETERINARĂ DE FRONTIERĂ PORT

R O M A N I A
THE BORDER INSPECTION POLICE OF SANITARY VETERINARY PORT

Subsemnatul _____ căpitan al navei _____
sub pavilion _____, declar pe propria răspundere că în timpul
ultimului meu voiaj, nava mea a acostat / nu a acostat în portul _____

The undersigned _____ master of ship _____
under the flag of _____, I hereby declare that during the last voyage, my
ship called / did not call in the _____ port.

De asemenea, declar pe responsabilitatea mea că la bord am / nu am alimente de
origine animală (carne sau pește).

I also declare on my own responsibility that I have / have not aboard animal food
stuffs (meat or fish).

Nr. crt. No.	Sortimentul Article	Cantitatea Quantity	Țara de origine Country of origin

Noi avem / nu avem animale sau păsări la bord _____

We have / have not animals or birds on board _____

Data _____
Date _____

Semnătura comandantului, agentului sau ofițerului autorizat
Signature by master, authorized agent or officer



STANDARDE ŞI PROCEDURI SPECIFICE ROMÂNIEI*)

Standardul specific 2.1. — (1) La sosirea/plecarea navelor în/din porturile maritime româneşti, autorităţile publice solicită următoarele documente:

- a) declaraţia generală;
- b) declaraţia de marfă;
- c) declaraţia privind proviziile navei;
- d) declaraţia privind efectele şi bunurile echipajului;
- e) lista cuprinzând echipajul;
- f) lista cuprinzând pasagerii;
- g) documentul cerut în conformitate cu convenţia poştală universală pentru poştă;
- h) declaraţia maritimă de sănătate.

(2) Pe lângă documentele prevăzute la alin. (1), autorităţile publice solicită:

- a) cargoplanul;
- b) certificatul de deratizare/certificatul de exceptare de la deratizare, care are forma şi conţinutul conform prevederilor legale în vigoare, respectând dispoziţiile art. 54 din Regulamentul sanitar internaţional;
- c) declaraţia sanitar-veterinară, care are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.8;
- d) declaraţia fitosanitară, care are forma şi conţinutul conform prevederilor legale în vigoare.

Procedura specifică 2.2.2. — Declaraţia generală are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.2.

Standardul specific 2.2.3. — Autorităţile publice acceptă declaraţia generală, fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Procedura specifică 2.3.1. — Declaraţia de marfă are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.3.

Standardul specific 2.3.3. — Autorităţile publice acceptă declaraţia de marfă, fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Standardul specific 2.4. — Declaraţia privind proviziile navei are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.4.

Standardul specific 2.4.1. — Autorităţile publice acceptă declaraţia privind proviziile navei, fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant şi care are cunoştinţe personale referitoare la proviziile navei, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Standardul specific 2.5. — Declaraţia privind efectele şi bunurile echipajului are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.5.

Standardul specific 2.5.1. — Autorităţile publice acceptă declaraţia privind efectele şi bunurile echipajului, fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Standardul specific 2.6.1. — Lista cuprinzând echipajul are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.6.

Standardul specific 2.6.2. — Autorităţile publice acceptă lista cuprinzând echipajul, fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei

autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Procedura specifică 2.7.1. — Pentru transportul maritim pe distanţe scurte sau combinat naval feroviar între statele vecine, autorităţile publice pot solicita listele cuprinzând pasagerii, în cazul în care acestea consideră că este necesară verificarea lor.

Procedura specifică 2.7.3. — Lista cuprinzând pasagerii are forma şi conţinutul cuprinse în anexa nr. 1.7.

Standardul specific 2.7.5. — Autorităţile publice acceptă lista cuprinzând pasagerii fie că este datată şi semnată de comandant, agentul navei sau de orice alt ofiţer al navei, autorizat în mod corespunzător de către comandant, fie că este autentificată, potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

Procedura specifică 2.7.6.1. — În situaţia în care autorităţile publice constată că un pasager clandestin are documente necorespunzătoare, acestea pot emite o scrisoare explicativă care să fie însoţită de o fotografie a pasagerului clandestin, precum şi orice alte informaţii importante, în condiţiile în care se prevede astfel în convenţii şi acorduri internaţionale la care România este parte.

Standardul specific 2.9. — Declaraţia maritimă de sănătate este însoţită de certificatul de deratizare/certificatul de exceptare de la deratizare.

Standardul specific 2.10. — La sosirea unei nave într-un port, comandantul acesteia prin agentul său prezintă autorităţilor publice următoarele documente:

- a) 5 exemplare ale declaraţiei generale, din care:
 - a.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigaţiei Civile*,
 - a.2) 1 exemplar *Companiei Naţionale „Administraţia Porturilor Maritime Constanţa” — S.A./Companiei Naţionale „Administraţia Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galaţi*,
 - a.3) 1 exemplar *Direcţiei Generale a Vămirilor*,
 - a.4) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliţiei de Frontieră*,
 - a.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- b) 4/5 exemplare ale declaraţiei de marfă, din care:
 - b.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigaţiei Civile*,
 - b.2) 1 exemplar *Companiei Naţionale „Administraţia Porturilor Maritime Constanţa” — S.A./Companiei Naţionale „Administraţia Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galaţi*,
 - b.3) 1 exemplar *Direcţiei Generale a Vămirilor*,
 - b.4) 1 exemplar *Inspectoratului de poliţie sanitară veterinară de frontieră/Inspectoratului fitosanitar de frontieră*, funcţie de natura mărfii,
 - b.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- c) 2 exemplare ale cargoplanului, din care:
 - c.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigaţiei Civile*,
 - c.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- d) 3 exemplare ale declaraţiei privind proviziile navei, din care:
 - d.1) 1 exemplar *Direcţiei Generale a Vămirilor*,
 - d.2) 1 exemplar *Inspectoratului de poliţie sanitară veterinară de frontieră*,
 - d.4) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
- e) 2 exemplare ale declaraţiei privind efectele şi bunurile echipajului, din care:
 - e.1) 1 exemplar *Direcţiei Generale a Vămirilor*,
 - e.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 - e.3) 1 exemplare ale listei cuprinzând echipajul, din care:

*) Ministerul Afacerilor Externe va depune la Organizaţia Maritimă Internaţională prezenta anexă însoţită de anexele nr. 1.1—1.8 la normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenţiei FAL.

Standardele şi practicile recomandate care nu sunt cuprinse în prezenta anexă se aplică în conformitate cu dispoziţiile Convenţiei FAL.

- f.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 f.2) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 f.3) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 f.4) 1 exemplar *Direcției de sănătate publică județene*,
 f.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 g) 5 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii, din care:
 g.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 g.2) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 g.3) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 g.4) 1 exemplar *Direcției de sănătate publică județene*,
 g.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 h) 2 exemplare ale declarației maritime de sănătate, din care:
 h.1) 1 exemplar *Direcției de sănătate publică județene*,
 h.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 i) 2 exemplare ale declarației scrise pentru poștă, din care:
 i.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 i.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 j) 1 exemplar al certificatului de deratizare/certificatului de exceptare de la deratizare *Direcției de sănătate publică județene*;
 k) 2 exemplare ale declarației fitosanitare, din care:
 k.1) 1 exemplar *Inspectoratului fitosanitar de frontieră*,
 k.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 l) 2 exemplare ale declarației sanitar-veterinare, din care:
 l.1) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 l.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei.
- Standardul specific 2.11.** — La plecarea unei nave din port, comandantul acesteia prin agentul său prezintă autorităților publice următoarele documente:
 a) 5 exemplare ale declarației generale, din care:
 a.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 a.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Companiei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 a.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 a.4) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 a.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 b) 4/5 exemplare ale declarației de marfă, din care:
 b.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 b.2) 1 exemplar *Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime Constanța” — S.A./Companiei Naționale „Administrația Porturilor Dunării Maritime” — S.A. Galați*,
 b.3) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 b.4) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră/Inspectoratului fitosanitar de frontieră*, funcție de natura mărfii,
 b.5) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 c) 2 exemplare ale cargoplanului, din care:
 c.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 c.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 d) 3 exemplare ale declarației privind proviziile navei, din care:
 d.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 d.2) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 d.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 e) 3 exemplare ale listei cuprinzând echipajul, din care:
 e.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 e.2) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 e.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;

- f) 3 exemplare ale listei cuprinzând pasagerii, din care:
 f.1) 1 exemplar *Inspectoratului Navigației Civile*,
 f.2) 1 exemplar *Inspectoratului General al Poliției de Frontieră*,
 f.3) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 g) 1 exemplar al declarației scrise pentru poștă, din care:
 g.1) 1 exemplar *Direcției Generale a Vămirilor*,
 g.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 h) 2 exemplare ale declarației fitosanitare, din care:
 h.1) 1 exemplar *Inspectoratului fitosanitar de frontieră*,
 h.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei;
 i) 2 exemplare ale declarației sanitar-veterinare, din care:
 i.1) 1 exemplar *Inspectoratului de poliție sanitară veterinară de frontieră*,
 i.2) 1 exemplar rămâne la agentul navei.

Procedura specifică 2.14. — (1) Autoritățile publice acceptă documentele prevăzute în prezentele norme, întocmite în una din limbile oficiale ale Organizației Maritime Internaționale; când se consideră necesar, autoritățile publice pot cere o traducere a acestora, oral sau în scris în limba română.

(2) Dispozițiile alin. (1) nu se aplică în cazul certificatului internațional de vaccinare sau revaccinare.

Procedura specifică 3.6. — Ministerul Transporturilor stabilește procedura de eliberare, forma și conținutul cărții de îmbarcare-debarcare, în conformitate cu dispozițiile practicii recomandate 3.6.

Procedura specifică 3.9. — (1) La sosirea navei, autoritățile publice efectuează inspecțiile vamale ale pasagerilor însoțiți de bagaje, prin sondaj sau prin control selectiv.

(2) În toate cazurile următoarele bunuri sunt supuse declarării scrise, conform normelor specifice în vigoare:

- a) armamentul, munițiile, materialele explozive, radioactive, nucleare, precum și produsele care potrivit legii sunt supuse controlului destinației finale;
 b) produsele și substanțele stupefiante și psihotrope, substanțele chimice esențiale, precum și substanțele toxice;
 c) obiectele din metale prețioase, cu sau fără pietre prețioase, care depășesc uzul personal;
 d) bunurile cu caracter cultural istoric sau artistic, numai la ieșirea din România. Bunurile cu caracter cultural, istoric sau artistic pot fi declarate, în scris, la sosire, de persoane fizice, în vederea scoaterii din țară fără aprobare.

Standardul specific 3.10.2. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, în situația în care un navigator intră sau iese dintr-un stat în calitate de pasager, prin orice mijloace de transport, pentru:

- a) a reveni pe nava sa sau pentru a se îmbarca pe o altă navă,
 b) a trece în tranzit, în scopul de a se întoarce pe nava sa într-un alt stat ori în statul său sau pentru orice alt scop aprobat de autoritățile statului respectiv,
 autoritățile publice acceptă de la navigator, în locul unui pașaport, documentul de identitate valabil al navigatorului, atunci când acest document garantează readmiterea purtătorului în statul care a eliberat documentul.

Standardul specific 3.15. — (1) În cazul în care un pasager nu este admis pe teritoriul României, dacă documentele prezentate de el sunt insuficiente, autoritățile publice aplică sancțiuni armatorilor, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) În conformitate cu prevederile legale în vigoare, sunt considerate contravenții, dacă, potrivit legii penale nu sunt considerate infracțiuni și se sancționează ca atare, aducerea în România de către armatori a cetățenilor străini fără

documente de călătorie, cu documente sau vize false ori ascunși în mijloacele de transport.

Standardul specific 3.24. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale privind desființarea vizelor la care România este parte, accesul pasagerilor străini la uscat este permis după obținerea vizei pe documentul de trecere a frontierei de stat.

Procedura specifică 3.35. — În situația în care controlul pasagerilor este bazat numai pe lista cuprinzând pasagerii, autoritățile publice solicită pasagerilor completarea acesteia numai cu următoarele informații:

- a) naționalitatea pasagerului și numărul pașaportului acestuia (coloana 6);
- b) data și locul nașterii (coloana 7);
- c) portul de îmbarcare (coloana 8);
- d) portul de debarcare (coloana 9).

Procedura specifică 3.39. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, unui pasager în tranzit, care își continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave, va fi autorizat de către autoritățile publice competente, dacă dorește să coboare la uscat pentru o perioadă limitată, în timpul cât nava face escală în port.

Procedura specifică 3.40. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice competente nu vor solicita aplicarea vizei pentru pasagerul aflat în tranzit, care-și continuă călătoria din același port la bordul aceleiași nave.

Procedura specifică 3.42. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, pasagerul aflat în tranzit, care se debarcă într-un port și revine la bordul aceleiași nave, într-un alt port din România, va beneficia de aceleași facilități ca și pasagerul care se debarcă și revine pe aceeași navă în același port.

Standardul specific 3.44. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice autorizează străinii, membri ai echipajului, să coboare la țarm pe perioada cât nava face escală în port, după ce formalitățile de sosire a navei au fost îndeplinite și nu există motive de sănătate publică, siguranță publică sau de ordine publică pentru care să nu li se permită accesul la uscat.

Standardul specific 3.45. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, autoritățile publice nu vor solicita membrilor echipajului să dețină viză în scopul de a fi autorizați deplasării pe uscat.

Standardul specific 3.47. — Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, la sosirea unei nave în porturile maritime românești, membrii echipajului pot coborî pe uscat numai pe baza unui permis special de deplasare la țarm eliberat de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră.

Procedura specifică 3.48. — Pe durata deplasării la țarm, fiecare membru al echipajului va avea asupra lui documentul de identitate al navigatorului aflat în perioadă de valabilitate sau pașaportul și permisul special de deplasare la țarm.

Procedura specifică 3.49. — (1) Sub rezerva existenței unor acorduri internaționale la care România este parte, în situația în care o navă face escală regulată în porturile maritime românești, nava are un dosar favorabil în materie de imigrare și este reprezentată local de către un armator sau de către un agent care are o bună reputație, autoritățile publice pot acorda autorizația de coborâre la uscat a membrilor echipajului înaintea sosirii navei în port.

(2) Autoritățile publice acordă autorizația prevăzută la alin. (1) după ce au constatat că toate informațiile solicitate de către acestea înainte de sosirea navei în port sunt satisfăcătoare.

Standardul specific 4.8.; Procedura specifică 4.9.; Standardul specific 4.10.; Standardul specific 4.11. — Containerele și paletele beneficiază de regimul de admitere temporară cu exonerarea totală a plății taxelor vamale și a altor drepturi de import în condițiile prevăzute de reglementările vamale.

Standardul specific 6.4. — (1) Autoritățile de sănătate publică nu pretind nici un fel de plată pentru vizita medicală și nici pentru examenele complementare, bacteriologice sau altele efectuate în orice moment, fie că se efectuează ziua sau noaptea, care ar putea fi necesare pentru cunoașterea stării de sănătate a persoanei examinate.

(2) Autoritățile de sănătate publică nu percep drepturi bănești pentru vizita și inspecția navei cu scopul carantinei, excepție făcând inspecția care are ca obiect eliberarea unui certificat de deratizare sau a unui certificat de excepție de la deratizare.

(3) Efectuarea vaccinărilor și eliberarea certificatelor de vaccinare se vor plăti în conformitate cu reglementările în vigoare ale Ministerului Sănătății, fără discriminare între cetățenii români și străini.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București, cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursală „Unirea” București și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, telefon 411.58.3
Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.70, E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro