



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul XI — Nr. 413

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 30 august 1999

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
58.	— Ordonanță 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	1-2
	Convenție 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	2-16

ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

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

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și ale art. 1 lit. C pct. 1 din Legea nr. 140/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

Art. 1. — România aderă 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.

Art. 2. — În termen de 90 de zile de la data publicării

Ministerul Finanțelor, Ministerul de Interne și cu Ministerul Sănătății vor elabora și vor supune spre aprobare Guvernului norme metodologice de punere în aplicare a prevederilor convenției prevăzute la art. 1, precum și standardele și procedurile specifice României.

Art. 3. — Ministerul Afacerilor Externe va depune la Organizația Maritimă Internațională instrumentele de aderare, însoțite de standardele și de procedurile specifice României.

PRIM-MINISTRU
RADU VASILE

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,
Traian Băsescu

p. Ministrul afacerilor externe,
Mihai Răsvan Ungureanu,
secretar de stat

Ministrul finanțelor,
Decebal Traian Remeș

p. Ministru de interne
Liviu Popescu,
secretar de stat

Ministrul sănătății,
Hajdú Gábor

București, 24 august 1999.
Nr. 58.

C O N V E N Ţ I E

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*

Guvernele contractante,
dorind să faciliteze traficul maritim prin simplificarea și prin reducerea la minimum a procedurilor, formalităților și documentelor cerute la intrarea, staționarea în porturi și plecarea navelor angajate în voiaje internaționale,
au convenit dispozițiile următoare:

ARTICOLUL I

În conformitate cu prevederile prezentei convenții și ale anexei la aceasta, guvernele contractante se angajează să adopte toate măsurile corespunzătoare pentru a facilita și grăbi traficul maritim internațional și pentru a preveni întârzierile inutile ale navelor, persoanelor și proprietății, care se găsesc la bord.

ARTICOLUL II

(1) Guvernele contractante se angajează să coopereze, în conformitate cu prevederile prezentei convenții, pentru formularea și aplicarea măsurilor destinate facilitării intrării, staționării în porturi și plecării navelor. Astfel de măsuri vor fi la nivelul cel mai complet aplicabil, dar nu mai puțin favorabile decât cele care sunt în vigoare pe alte moduri de transport internațional; totuși aceste măsuri pot diferi prin cerințele specifice fiecărui mod de transport.

(2) Măsurile pentru facilitarea traficului maritim internațional în conformitate cu prevederile prezentei convenții și ale anexei la aceasta se vor aplica în egală măsură navelor statelor de coastă și celorlalte state, ale căror guverne sunt părți la prezenta convenție.

(3) Prevederile prezentei convenții nu se aplică navelor militare și ambarcațiunilor de agrement.

ARTICOLUL III

Guvernele contractante se angajează să coopereze pentru asigurarea celui mai înalt grad de uniformizare a procedurilor, a formalităților și a cerințelor documentare, în toate domeniile în care o astfel de uniformizare poate facilita și ameliora traficul maritim internațional, menținând la minimum orice modificări necesare pentru a răspunde exigențelor speciale de ordin intern.

ARTICOLUL IV

În vederea realizării scopurilor stabilite în articolele precedente ale prezentei convenții, guvernele contractante se angajează să coopereze între ele sau prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (de limită a continuare organizație) în problemele referitoare la proceduri, formalități și cerințe documentare, precum și la aplicarea lor în traficul maritim internațional.

ARTICOLUL V

(1) Nici o prevedere din prezenta convenție sau din anexa la aceasta nu trebuie interpretată ca un obstacol în calea aplicării oricăror facilități mai largi pe care le acordă un guvern contractant sau le va putea acorda în viitor cu privire la traficul maritim internațional, în conformitate cu legislația sa națională sau cu prevederile oricărui alt acord internațional.

(2) Nici o prevedere din prezenta convenție sau din anexa la aceasta nu va fi interpretată că ar împiedica un guvern contractant să aplice măsuri temporare, considerate de acel guvern ca fiind necesare pentru păstrarea moralității, securității și ordinii publice, sau care pot preveni răspândirea infecției ori pestei care riscă să afecteze sănătatea publică sau să atace animalele sau plantele.

(3) Toate problemele care nu sunt prevăzute în mod expres în această convenție rămân supuse legislației guvernelor contractante.

ARTICOLUL VI

În scopul prezentei convenții și al anexei la aceasta se definesc:

a) *standarde* sunt acele măsuri considerate posibil și necesar a fi aplicate uniform de către guvernele contractante, în conformitate cu această convenție, în scopul facilitării traficului maritim internațional;

b) *practici recomandate* sunt acele măsuri a căror aplicare de către guvernele contractante este de dorit pentru facilitarea traficului maritim internațional.

ARTICOLUL VII

(1) Anexa la prezenta convenție poate fi modificată de guvernele contractante fie la inițiativa unuia dintre ele, fie prin convocarea unei conferințe în acest scop.

(2) Orice guvern contractant poate propune un amendament la anexă, prin înaintarea unui proiect al amendamentului secretarului general al organizației (denumit în continuare *secretar general*):

a) orice amendament propus în conformitate cu acest paragraf este examinat de către comitetul organizației de simplificarea formalităților, cu condiția ca acesta să fi fost difuzat cu cel puțin 3 luni înainte de întrunirea comitetului menționat. Dacă a fost adoptat de două treimi din numărul guvernelor contractante prezente și care votează în comitet, amendamentul va fi comunicat de către secretarul general tuturor guvernelor contractante;

b) orice amendament la anexă, adoptat în conformitate cu acest paragraf, intră în vigoare la 15 luni de la comunicarea propunerii de către secretarul general tuturor guvernelor contractante, cu excepția cazului în care, în termen de 12 luni de la comunicare, cel puțin o treime din numărul guvernelor contractante au trimis o notificare secretarului general, în care ele specifică că nu acceptă propunerea;

c) secretarul general va informa toate guvernele contractante despre toate notificările primite în conformitate cu subparagraful b) și despre data intrării în vigoare;

d) guvernele contractante care nu acceptă un amendament și nu sunt interesate de acel amendament vor trebui să urmeze procedura stabilită la art. VIII al prezentei con-

(3) Conferința guvernelor contractante va fi convocată de către secretarul general pentru dezbaterea amendamentelor la anexă, la cererea a cel puțin unei treimi din numărul acestor guverne. Orice amendament adoptat de o astfel de conferință printr-o majoritate de două treimi din numărul guvernelor contractante prezente și care votează intră în vigoare la 6 luni de la data la care secretarul general va notifica guvernelor contractante amendamentul adoptat.

(4) Secretarul general va notifica prompt tuturor guvernelor semnatare asupra adoptării și intrării în vigoare a tuturor amendamentelor adoptate în conformitate cu acest articol.

ARTICOLUL VIII

(1) Orice guvern contractant care consideră că este imposibil să se conformeze oricărui standard prin armonizarea deplină a propriilor sale formalități, cerințe documentare și proceduri sau care apreciază, din motive speciale, ca fiind necesară adoptarea unor formalități, cerințe documentare și proceduri ce diferă de cele prevăzute de acel standard trebuie să informeze secretarul general despre această situație și să-i trimită o notificare privind diferențele dintre practica sa proprie și un astfel de standard. O astfel de notificare va fi făcută cât de curând posibil, după data intrării în vigoare a prezentei convenții, pentru guvernul implicat sau după adoptarea altor formalități, cerințe documentare și proceduri diferite de prevederile standardului.

(2) În cazul unui amendament la un standard sau la un standard nou-adoptat, existența unor diferențe trebuie să fie transmise secretarului general cât mai curând posibil, după data intrării în vigoare a standardului amendat sau a noului standard ori de la data adoptării unor astfel de formalități, cerințe documentare și proceduri diferite. Orice guvern contractant poate notifica în același timp măsurile pe care el le propune pentru a fi luate în scopul adaptării formalităților, cerințelor documentare și procedurilor, în conformitate cu cerințele standardului amendat sau cu cele ale noului standard.

(3) Guvernele contractante sunt îndemnate, în măsura în care este posibil, să-și întocmească formalitățile, cerințele documentare și procedurile în conformitate cu practicile recomandate. Îndată ce un guvern contractant își aliniază propriile formalități, cerințe documentare și proceduri în conformitate cu orice practică recomandată, el va notifica secretarului general în legătură cu aceasta.

(4) Secretarul general va informa guvernele contractante despre toate notificările primite în conformitate cu paragrafele precedente ale acestui articol.

ARTICOLUL IX

Secretarul general va convoca o conferință a guvernelor contractante pentru revizuirea sau amendarea prezentei convenții la cererea a cel puțin unei treimi din numărul guvernelor contractante. Dispozițiile revizuite sau amendamentele convenției vor fi adoptate cu două treimi din majoritatea voturilor conferinței, apoi aceste dispoziții vor fi certificate și comunicate de către secretarul general tuturor guvernelor contractante, pentru acceptarea lor. Un an de la intrarea în vigoare a prezentei convenții sau a amendamentelor...

de către două treimi din numărul guvernelor contractante, acestea vor intra în vigoare pentru toate guvernele contractante, cu excepția acelor guverne care, înainte de intrarea în vigoare, fac o declarație în care specifică că nu acceptă respectivele dispoziții de revizuire sau amendamente. Conferința poate, printr-o majoritate de două treimi din numărul voturilor, să stabilească, la data adoptării oricărei dispoziții de revizuire sau amendament, că aceasta este de o astfel de natură ca orice guvern care a făcut o altă astfel de declarație și care nu acceptă dispoziția de revizuire sau amendamentul, în timpul perioadei de un an de la data intrării în vigoare a revizuirii sau a amendării, să înceteze la sfârșitul acestei perioade să mai fie parte la convenție.

ARTICOLUL X

(1) Prezenta convenție va rămâne deschisă pentru semnare pe o perioadă de 6 luni de la această dată și apoi va rămâne deschisă pentru aderare.

(2) Guvernele statelor membre ale Organizației Națiunilor Unite, de la una din oricare dintre instituțiile specializate sau de la agenția internațională de energie atomică, sau părțile cu statut de la Curtea Internațională de Justiție pot deveni părți la prezenta convenție prin:

- a) semnătură fără rezerve, pentru aprobare;
- b) semnătură fără rezerve, pentru aprobare, urmată de aprobare; sau
- c) aderare.

Aprobarea sau aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument la secretarul general.

(3) Guvernul oricărui stat care nu este îndreptățit să devină parte în conformitate cu paragraful (2) al acestui articol poate cere secretarului general să devină parte și va fi admis ca parte în conformitate cu paragraful (2), cu condiția ca cererea sa să fi fost aprobată de două treimi din numărul membrilor organizației, alții decât membrii asociați.

ARTICOLUL XI

Prezenta convenție va intra în vigoare la 60 de zile de la data la care guvernele a cel puțin zece state, au semnat această convenție fără rezerve pentru aprobare ori au depus instrumentele pentru aprobare sau aderare. Ea intră în vigoare, pentru oricare guvern care a aprobat sau care a aderat ulterior, la 60 de zile după data depunerii instrumentelor de aprobare sau de aderare.

ARTICOLUL XII

Până la 3 ani după intrarea în vigoare a prezentei convenții pentru un guvern contractant, un astfel de guvern poate denunța această convenție printr-o notificare în scris adresată secretarului general, care, la rândul său, va notifica tuturor guvernelor contractante conținutul și data primirii oricărei notificări de acest fel. Această denunțare intră în vigoare după un an sau după o perioadă mai lungă, ce poate fi specificată în notificare, de la data primirii acesteia de către secretarul general.

ARTICOLUL XIII

(1) a) Națiunile Unite, în cazurile în care își asumă res-

contractant însărcinat cu relațiile internaționale pe un teritoriu trebuie, cât mai curând posibil, să se consulte cu un astfel de teritoriu și să depună eforturi de extindere a aplicării prezentei convenții pe acel teritoriu și pot oricând, printr-o notificare scrisă, adresată secretarului general să declare că această convenție va fi extinsă pe un astfel de teritoriu.

b) Aplicarea prezentei convenții se va extinde pe teritoriul menționat în notificare, de la data primirii sau de la o altă dată care poate fi indicată în notificare.

c) Prevederile art. VIII al prezentei convenții se vor aplica pe orice teritoriu în care convenția este încheiată în conformitate cu prezentul articol; în acest scop expresia *propriile ei formalități, cerințe documentare sau proceduri* le vor include pe acelea în vigoare în acel teritoriu.

d) Prezenta convenție va înceta să se extindă pe vreun teritoriu, la un an după primirea de către secretarul general a unei notificări în acest sens sau la o dată ulterioară, după cum se poate specifica în aceasta.

(2) Secretarul general va informa toate guvernele contractante despre extinderea prezentei convenții în orice teritoriu, în conformitate cu paragraful (1) al acestui articol, declarând în fiecare caz data de la care convenția s-a extins astfel.

ARTICOLUL XIV

Secretarul general va informa toate guvernele semnatare, toate guvernele contractante și pe toți membrii organizației despre:

- semnăturile aplicate pe prezenta convenție și datele lor;
- depunerea instrumentelor de aprobare și de aderare, împreună cu datele lor de depunere;
- data la care convenția intră în vigoare în conformitate cu prevederile art. XI;
- orice notificare primită în conformitate cu prevederile art. XII și XIII și data acesteia;
- convocarea oricărei conferințe în conformitate cu prevederile art. VII sau IX.

ARTICOLUL XV

Prezenta convenție și anexa la aceasta vor fi depuse la secretarul general, care va transmite copii certificate de pe acestea guvernelor semnatare și guvernelor care sunt în proces de aderare. Îndată ce prezenta convenție intră în vigoare, acest fapt va fi înregistrat de secretarul general în conformitate cu art. 102 al Cartei Națiunilor Unite.

ARTICOLUL XVI

Prezenta convenție și anexa la aceasta vor fi stabilite în limbile engleză și franceză, ambele texte fiind egal autentice. Traducerile oficiale vor fi redactate în limbile rusă și spaniolă și vor fi depuse actele originale semnate.

Ca martori la aceasta, subsemnații, fiind împuterniciți în acest scop de respectivele lor guverne, au semnat prezenta convenție.

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 găesc la bord, evitându-se să li se impună întârzieri inutile.

C. Tehnici de prelucrare electronică a informațiilor

1.4. Practica 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.

1.5. Standard. Autoritățile publice acceptă orice document cerut pentru derularea formalităților privitoare la nave, care este stabilit prin tehnici de prelucrare electronică a informației sau prin schimb de date informatizat conform standardelor internaționale, sub rezerva ca el să fie lizibil, comprehensiv și să conțină informațiile cerute.

1.6. Standard. Autoritățile publice care adoptă tehnici de prelucrare electronică a datelor și schimb de date informatizat pentru derularea formalităților privitoare la nave limitează informațiile pe care ele le cer acestora la acele informații care sunt prevăzute în dispozițiile pertinente din prezenta anexă.

1.7. Practica 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.

1.8. Standard. Autoritățile publice care adoptă tehnici de prelucrare electronică a informațiilor și schimb de date informatizat pentru derularea formalităților privitoare la nave încurajează, dar nu pot cere folosirea lor de către operatorii maritimi sau de alte părți interesate.

Secțiunea a 2-a **Intrare, staționare și plecarea navei**

Această secțiune cuprinde prevederi referitoare la formalitățile cerute armatorilor de către autoritățile publice la intrarea, staționarea și plecarea navei și nu trebuie să fie interpretate că ar exclude vreo cerință de prezentare la inspecția autorităților corespunzătoare, a certificatelor și a altor documente la bordul navei sau pentru comandant, și

culare, dimensiuni, siguranță, la echipaj și la alte asemenea probleme.

A. Dispoziții generale

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.

B. Conținutul și scopul documentelor

2.2. Standard. *Declarația generală* este documentul de bază la sosire și la plecare, care furnizează informațiile cerute de autoritățile publice, referitoare la navă.

2.2.1. Practica recomandată. Aceeași formă a declarației generale trebuie să fie acceptată atât la intrarea, cât și la plecarea navei.

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 de plecare;
- poziția navei în port.

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 autenticată într-un mod considerat acceptabil de respectiva autoritate publică.

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.

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;

- 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 consoamente;
- 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.

2.3.2. Standard. În ceea ce privește marfa rămasă la bord, autoritățile publice nu trebuie să ceară decât informații sumare la un număr minim de puncte esențiale.

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.

2.3.4. Standard. Autoritățile publice pot accepta în locul declarației de marfă un exemplar din manifestul navei, cu condiția ca acesta să conțină cel puțin cerințele prevăzute de practica recomandată 2.3.1 și de standardul 2.3.2 și să fie semnată sau autentificată și datată, așa cum este prevăzut în standardul 2.3.3.

2.3.4.1. Practica recomandată. Ca o alternativă la standardul 2.3.4 autoritățile publice pot accepta un exemplar al documentului de transport semnat sau autentificat, așa cum este prevăzut în standardul 2.3.3, ori o copie autentificată, dacă natura și cantitatea mărfii permit aceasta și dacă orice informație prevăzută de practica recomandată 2.3.1 și de standardul 2.3.2, care nu apar în astfel de documente, sunt prevăzute în altă parte și sunt certificate corespunzător.

2.3.5. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să permită ca pachetele nedeclareate 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 nedeclareate 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 nedeclareate în manifest”.

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

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.

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.

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.

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.

2.6. Standard. Lista cuprinzând echipajul este documentul de bază care furnizează autorităților publice informații referitoare la numărul și la componența echipajului la intrarea și la plecarea unei nave.

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.

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 autentificată într-un mod considerat acceptabil de către autoritatea publică implicată.

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 escaleta 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.

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

mod normal, să ceară o nouă listă completă cuprinzând echipajul, dar trebuie să accepte o listă pe care se vor indica modificările intervenite.

2.7. Standard. Lista cuprinzând pasagerii este documentul de bază care furnizează autorităților publice informații referitoare la pasageri, la intrarea și la plecarea unei nave.

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.

2.7.2. Practica recomandată. Autoritățile publice nu trebuie să ceară, suplimentar listelor cuprinzând pasagerii, cărți de îmbarcare sau debarcare a pasagerilor ale căror nume apar în acele liste. Totuși, când autoritățile publice au probleme speciale care constituie un pericol grav pentru sănătatea publică, ele pot cere unei persoane, în cadrul unui voiaj internațional, să se dea în scris, la sosire, adresa de destinație.

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.

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.

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

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”.

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

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 exploatantului 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: Prezenta recomandare nu are ca scop împiedicarea autorităților publice de a supune pasagerii clandestini la formalități mai detaliate în vederea unei eventuale traducerii în justiție și/sau înapoieri. 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.

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.

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.

C. Documente la intrare

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.

D. Documente la plecare

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.

2.11.1. Standard. La plecarea unei nave dintr-un port nu trebuie cerută o nouă declarație de marfă, care să se refere la marfa care a fost declarată la sosirea în acel port și care a rămas la bord.

2.11.2. Practica recomandată. Autoritățile publice nu trebuie să ceară o declarație separată privind proviziile navei, nici pentru proviziile care au fost declarate la sosire, nici pentru proviziile care au fost îmbarcate în port și care sunt cuprinse într-un document vamal prezentat în acel port.

2.11.3. Standard. Întrucât autoritățile publice cer la plecare informații speciale referitoare la echipajul unei nave,

este acceptat la plecare, dacă a fost semnat din nou și au fost aduse toate modificările cu privire la numărul și componența echipajului sau dacă s-a precizat că nu s-a efectuat nici o modificare.

2.12. Numerotarea seriei 2.12 va fi utilizată ulterior.

E. Escale succesive în două sau mai multe porturi ale aceluiași stat

2.13. Practica recomandată. Luând în considerare procedurile ce trebuie îndeplinite la sosirea unei nave în primul port de escală de pe teritoriul unui stat, formalitățile și documentele cerute de autoritățile publice din orice port ulterior de escală din acea țară, vizitat de navă fără o escală intermediară într-un port dintr-o altă țară, trebuie reduse la minimum.

F. Completarea documentelor

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 limbajul în care este furnizată informația cerută; când se consideră necesar, ele pot cere o traducere orală sau scrisă într-unul din limbajele oficiale ale țării organizației.

2.15. Standard. Autoritățile publice acceptă toate informațiile transmise într-o manieră lizibilă și comprehensivă, inclusiv documente scrise de mână în cerneală sau creion care nu se șterge ori executate prin tehnici de procesare automată a informațiilor.

2.15.1. 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 conformitate cu legislația națională. Autentificarea informațiilor care nu sunt transmise pe hârtie poate fi acceptată de autoritățile publice implicate.

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 la 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 ori membrilor de echipaj pentru verificarea vizei sau pentru scopuri similare.

G. Erori în documente; sancțiuni

2.17. Standard. Autoritățile publice vor autoriza, fără să provoace întâzieri la plecarea navei, corectarea erorilor din orice document menționat în prezenta anexă, atunci când ele consideră că erorile au fost comise prin inadvertență, 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 ca așa-numitele erori au fost aduse la cunoștință înainte de efectuarea controlului documentelor și că ele vor fi rectificate fără întâr-

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.

H. Măsurile speciale pentru simplificarea formalităților în favoarea navelor care fac escale în porturi pentru a debarca membri de echipaj, pasageri sau alte persoane bolnave ori rănite, care necesită un tratament medical de urgență

2.19. Standard. Autoritățile publice se angajează să coopereze cu armatorii pentru a asigura ca, în momentul în care navele care intenționează să facă escale în porturi pentru simplul scop de a debarca persoane bolnave sau rănite care necesită un tratament medical de urgență, comandantii să anunțe cât mai curând posibil autoritățile publice despre intenția lor și să furnizeze informații cât mai complete posibil despre îmbolnăvire sau rănire, precum și despre identitatea și statutul acestor persoane.

2.20. Standard. Autoritățile publice vor informa comandantul ori de câte ori este posibil, prin radio, dar în orice caz prin cele mai rapide canale disponibile, înainte de sosirea navei, despre documentele ce trebuie furnizate și procedurile ce trebuie urmate pentru debarcarea expeditivă la țarm a persoanelor bolnave sau rănite, pentru ca voiajul navei să se deruleze fără întârziere.

2.21. Standard. În ceea ce privește navele care fac escale în porturi în acest scop și care au intenția plecării imediate, autoritățile publice le vor da prioritate la acostare, dacă starea persoanei bolnave sau condițiile maritime nu permit debarcarea în siguranță în radă sau în apropierea portului.

2.22. Standard. În ceea ce privește navele care fac escale în porturi în acest scop și care au intenția plecării imediate, autoritățile publice, în mod normal, nu vor cere documentele menționate în standardul 2.1, cu excepția declarației maritime de sănătate și a declarației generale, dacă aceasta este indispensabilă.

2.23. Standard. În cazul în care autoritățile publice cer prezentarea declarației generale, acest document nu trebuie să conțină alte informații decât cele menționate în practica recomandată 2.2.2 și, ori de câte ori este posibil, trebuie să cuprindă cât mai puține informații.

2.24. Standard. În cazul în care autoritățile publice aplică măsuri de control referitoare la intrarea unei nave înainte de debarcarea persoanelor bolnave sau rănite, tratamentul medical de urgență și măsurile pentru protecția sănătății publice trebuie să aibă prioritate înaintea acestor măsuri de control.

2.25. Standard. În cazul în care trebuie furnizate garanții sau angajamente în ceea ce privește costul tratamentului sau pentru definitivarea transportului ori pentru repatrierea persoanelor bolnave, tratamentul medical și măsurile de urgență în

trebuie să fie nici amânat, nici întârziat pe perioada de obținere a acestor garanții sau angajamente.

2.26. Standard. Tratatul medical de urgență și măsurile pentru protecția sănătății publice au prioritate asupra oricăror măsuri de control pe care autoritățile publice le pot aplica în cazul debarcării persoanelor bolnave sau rănite.

Secțiunea a 3-a
Intrarea și plecarea persoanelor

Această secțiune cuprinde dispoziții referitoare la formalitățile cerute de către autoritățile publice în privința echipajului și a pasagerilor, la intrarea sau la plecarea unei nave.

A. Condiții și formalități la intrare și la plecare

3.1. Standard. Pașaportul valabil este documentul de bază care furnizează autorităților publice informații referitoare la pasager, la intrarea sau la plecarea navei.

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.

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 numai 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 intrare și la plecare.

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.

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 retrimise autorităților competente, dacă aceasta este posibil. Pentru înlocuirea unui document pentru care s-a făcut sesizare, statul care retrimite o persoană neadmisibilă va emite o scrisoare explicativă la care va atașa o fotocopie 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 Națiunilor Unite referitoare la funcționarea

refugiaților, adoptată la 28 iulie 1951, și a Protocolului Națiunilor Unite relativ la statutul refugiaților, adoptat la 31 ianuarie 1967, cu privire la interdicția expulzării sau comprimării unui refugiat.

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 lor. Guvernele contractante nu trebuie să retrimită 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 a distrus titlul său de călătorie, guvernul contractant interesat va accepta ca acesta să poată fi înlocuit cu 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.

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.

3.3.4. Standard. Guvernele contractante și armatorii trebuie, în măsura posibilului, să coopereze pentru stabilirea valabilității și autenticității pașapoartelor și vizelor.

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.

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.

Scrierea de mână, lizibilă, pe carte, trebuie să fie acceptată, cu excepția cazului în care formularul specifică

numai un exemplar din cartea de îmbarcare-debarcare, care poate include, dacă este cazul, copii obținute prin duplicare.

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.

3.7. Standard. În cazurile în care pentru persoanele care se găsesc la bord este cerută dovada protecției împotriva holerei, frigurilor galbene sau variolei, autoritățile publice vor accepta certificatul internațional de vaccinare sau revaccinare sub forma prevăzută în regulamentele internaționale de sănătate.

3.8. Practica recomandată. Examenul medical al persoanelor de la bord sau al persoanelor care se debarcă de pe nave, trebuie să fie limitat în mod normal la acele persoane care sosesc dintr-o zonă infectată de maladii care necesită carantină în cursul perioadei de incubație (așa cum este specificat în regulamentele internaționale de sănătate). Examinarea medicală suplimentară poate să fie cerută totuși, în conformitate cu regulamentele internaționale de sănătate.

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.

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

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

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.

3.10.1. Standard. În documentul de identitate al navigatorului autoritățile publice nu vor cere să se prevădă mai mult decât următoarele informații:

- numele de familie;
- prenumele;
- data și locul nașterii;
- naționalitatea;
- semnamentele;

- semnătura;
- data expirării (dacă este cazul);
- autoritatea publică care l-a eliberat.

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.

3.10.3. Practica recomandată. Autoritățile publice nu trebuie, în mod normal, să ceară pentru completarea documentelor de identitate ale navigatorilor prezentarea documentelor individuale de identitate sau informații suplimentare, altele decât cele prevăzute în lista echipajului.

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

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 întârirea măsurilor de siguranță care se impun în caz de amenințare crescută.

3.11.1. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie:

- a) în cooperare cu armatorii și cu 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 în 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,



3.11.2. Practica recomandată. Autoritățile publice, în scopul derulării prompte a formalităților, trebuie să aibă în vedere adoptarea de sisteme cu circuit dublu pentru controlul pasagerilor și al vehiculelor rutiere aparținând acestora.

3.12. Standard. Autoritățile publice trebuie să ceară armatorilor să vegheze ca personalul navei să ia toate măsurile pentru a favoriza îndeplinirea rapidă a formalităților la intrare și care se referă la pasageri și echipaj. Aceste măsuri se referă la:

a) trimiterea către autoritățile publice interesate a unui mesaj care să indice, în avans, ora prevăzută de intrare, precum și informații privind toate modificările orare, care trebuie să fie cuprinse în itinerarul voiajului, în cazul în care aceste informații pot afecta desfășurarea controlului;

b) nava să aibă documentele pregătite pentru inspecția rapidă;

c) pregătirea scărilor de urcare sau a altor mijloace de acostare, atunci când nava se duce la cheu sau la ancorare;

d) organizarea rapidă a adunării în ordine și prezentarea la control a persoanelor de la bord cu documentele necesare, avându-se în vedere scutirea membrilor de echipaj de sarcinile lor esențiale în sala mașinilor sau în altă parte.

3.13. Practica recomandată. Numele de familie trebuie să fie înscris primul pe documentele referitoare la pasageri și la echipaj. În cazul în care se utilizează atât numele de familie al tatălui, cât și al mamei, numele de familie al tatălui trebuie trecut primul. În cazul femeilor căsătorite, dacă se utilizează numele de familie al soțului și numele de familie al soției, numele de familie al soțului se trece primul.

3.14. Standard. Autoritățile publice trebuie, fără întârziere nejustificată, să execute controlul pasagerilor și al echipajului pentru accesul acestora pe teritoriul statului, în cazul în care este cerut acest control.

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.

3.15.1. Standard. Autoritățile publice trebuie să invite armatorii să ia toate măsurile corespunzătoare pentru ca pasagerii să dețină toate documentele de control cerute de guvernele contractante.

3.15.2. Practica recomandată. În scopul facilitării și accelerării traficului maritim internațional, autoritățile publice trebuie să utilizeze, sau dacă această problemă nu intră în jurisdicția lor, trebuie să recomande părților interesate din țările lor să utilizeze în terminalele maritime și la bordul navelor semnele și simbolurile standardizate la scară internațională, emise sau acceptate de organizație în colaborare cu alte organizații internaționale implicate, și, dacă este posibil, acestea să fie comune tuturor modurilor de transport.

C. Instalații și servicii speciale pentru transportul pe mare al pasagerilor bătrâni și cu handicap

3.16. Practica recomandată. Trebuie luate măsuri pentru a asigura că toate informațiile necesare sunt disponibile

transport și siguranță sunt suficient de ușor comprehensibile pentru cei care nu aud și care nu văd bine.

3.17. Practica recomandată. Amplasamentele rezervate pentru staționarea sau primirea bătrânilor ori a persoanelor cu handicap în terminalele maritime trebuie să fie situate în imediata vecinătate a intrării principale. Ele trebuie să fie foarte clar semnalizate prin marcaje corespunzătoare. Traiectele de acces trebuie să fie libere de orice fel de obstacole.

3.18. Practica recomandată. Dacă accesul la transportul public este limitat, trebuie făcute toate eforturile pentru a oferi servicii de transport de suprafață accesibile, la prețuri rezonabile, prin adaptarea serviciilor existente sau prevăzând ori oferind servicii de transport speciale pentru pasagerii care au o incapacitate locomotorie.

3.19. Practica recomandată. Instalații corespunzătoare care să permită îmbarcarea și debarcarea în deplină securitate a persoanelor în vârstă sau a persoanelor cu handicap trebuie să fie prevăzute în terminalele maritime și la bordul navelor, potrivite cu acestea.

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

3.20. Standard. Autoritățile publice trebuie să acorde, prin radio, liberă practică unei nave de croazieră, pe baza informațiilor primite de la aceasta înainte de intrarea în port și dacă autoritățile sanitare ale portului de destinație nu consideră că prin intrarea navei s-ar introduce sau s-ar răspândi o boală contagioasă.

3.21 Standard. Pentru navele de croazieră declarația generală, lista cuprinzând pasagerii și lista cuprinzând echipajul vor fi cerute numai la intrarea în primul port și la plecarea din ultimul port, al unei țări, în situația în care nu au intervenit schimbări pe parcursul voiajului.

3.22. Standard. Pentru navele de croazieră declarația privind proviziile navei și declarația privind efectele echipajului vor fi cerute numai la intrarea în primul port de escală dintr-o țară.

3.23. Standard. Pașapoartele și alte documente oficiale de identitate trebuie să rămână în permanență în posesia pasagerilor.

3.24. Practica recomandată. Pasagerii în croazieră nu trebuie ținuti 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.

3.25. Standard. Pasagerii în croazieră nu trebuie să sufere întârzieri fără motiv la procedura de control exercitată de autoritățile publice.

3.26. Standard. În general, funcționarii serviciilor de imigrare nu trebuie să interogheze pasagerii în croaziera decât în scopuri de siguranță și în scopul verificării identității și a capacității lor

3.27. Standard. Dacă o navă de croazieră face escale consecutive în mai multe porturi din cadrul aceleiași țări, în general, pasagerii nu trebuie să fie supuși examinării de către autoritățile publice decât la intrarea în primul port și la plecarea din ultimul port.

3.28. Practica recomandată. Pentru a facilita debarcarea pasagerilor în croazieră, aceștia trebuie, în măsura posibilului, să fie supuși formalităților de intrare la bordul navelor și înaintea sosirii la locul de debarcare.

3.29. Practica recomandată. Pasagerii în croazieră care se debarcă într-un port și revin pe aceeași navă într-un alt port din aceeași țară trebuie să se bucure de aceeași facilități ca și pasagerii care se debarcă și revin pe nava de croazieră în același port.

3.30. Practica recomandată. Declarația maritimă de sănătate trebuie să fie singura formalitate sanitară impusă pasagerilor în croazieră.

3.31. Standard. Pe timpul staționării navei în port proviziile navei trebuie să fie scutite de taxele vamale, rămânând la dispoziția pasagerilor aflați în croazieră la bordul navei.

3.32. Standard. Pasagerii în croazieră nu trebuie să fie ținuți să furnizeze o declarație scrisă pentru efectele lor personale. Totuși, în cazul articolelor care pun în discuție sume ridicate ale dreptului de vamă sau alte taxe cerute și drepturi, se poate cere ca aceștia să dea în scris o declarație și să depună o garanție.

3.33. Practica recomandată. Pasagerii în croazieră nu trebuie să fie supuși unui control asupra devizelor.

3.34. Standard. Pasagerilor în croazieră nu trebuie să li se ceară cărți de îmbarcare sau de debarcare.

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).

E. Măsuri speciale pentru alinierea formalităților pentru pasagerii în tranzit

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

3.37. Practica recomandată. Unui pasager în tranzit trebuie să i se permită să își rețină pașaportul sau alt document de identitate.

3.38. Practica recomandată. Unui pasager în tranzit nu trebuie să i se ceară să completeze o carte de îmbarcare-debarcare.

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.

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

3.41. Practica recomandată. Unui pasager în tranzit, care își continuă călătoria plecând din același port la bordul aceleiași nave, nu trebuie, în mod normal, să i se ceară să dea o declarație în scris la vamă.

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 aceeași facilități ca și pasagerii care se debarcă și revin pe aceeași navă în același port.

F. Măsuri de aliniere a formalităților pentru navele utilizate în scopuri științifice

3.43. Practica recomandată. O navă angajată în scopuri științifice transportă la bordul său personal angajat în mod necesar pentru misiunea științifică care face obiectul voiajului. Personalul astfel identificat trebuie să beneficieze de facilități cel puțin la fel de favorabile cu cele acordate membrilor echipajului navei.

G. Alte măsuri de aliniere a formalităților cerute străinilor care aparțin navelor care execută voiaje internaționale. Autorizarea de a coborî la țărm

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 intrare 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.

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

3.46. Practica recomandată. Membrii echipajului, înainte de plecarea sau întoarcerea de pe uscat, nu trebuie, în mod normal, să fie supuși verificărilor individuale.

3.47. Standard. Membrii 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.

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.

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 deplaseze direct la locul său de ancorare și să nu se supună altor formalități obișnuite de imigrare, cu excepția unei decizii contrare din par-

*Secțiunea a 4-a***Intrarea, staționarea în port și plecarea mărfurilor și a altor articole**

Prezenta secțiune cuprinde dispoziții relative la formalitățile pe care autoritățile publice le impun armatorilor, agenților acestora sau comandanților navelor.

A. Dispoziții generale

4.1. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie ca, în cooperare cu armatorii și cu autoritățile portuare, să vegheze ca durata imobilizărilor în port să fie redusă la minimumul necesar și, în acest scop, să prevadă dispozitive satisfăcătoare pentru derularea diverselor operațiuni. De asemenea, trebuie ca, pe de altă parte, să se reexamineze frecvent toate măsurile relative la intrarea și la plecarea navelor cuprinzând dispoziții privitoare în special la îmbarcare, debarcare, încărcare, descărcare și întreținerea curentă, la fel ca și măsurile conexe de securitate. Trebuie să fie luate, de asemenea, măsuri pentru ca formalitățile de taxare la intrare și la ieșire pentru nave și încărcătura lor să se efectueze, în măsura posibilului, în zonele de încărcare și de descărcare.

4.2. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie ca, în cooperare cu armatorii și cu autoritățile portuare, să vegheze ca să fie luate măsuri satisfăcătoare pentru derularea diferitelor operațiuni în vederea simplificării și facilitării administrării și a formalităților de obținere a liberei practici a mărfurilor. Aceste dispoziții trebuie să se refere la toate operațiunile, începând de la intrarea navei la cheu: descărcare, autorizarea de către autoritatea publică și, dacă are loc, înmagazinarea sau reexpedierea. Trebuie să fie amenajat un acces comod și direct între magazia de mărfuri și zona autorităților publice, care trebuie să se situeze de o parte și de alta a cheului, și trebuie să se utilizeze, dacă este posibil, mijloace mecanice.

4.3. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să încurajeze proprietarii și/sau operatorii de cheuri și de magazine de mărfuri să prevadă instalații speciale de înmagazinare pentru mărfurile pentru care există un risc ridicat de furt și să protejeze zonele unde aceste mărfuri trebuie să fie depozitate fie temporar, fie pentru perioade mai îndelungate, înainte de a fi reîndreptate sau livrate local, de așa manieră, încât persoanele neautorizate să nu poată avea acces.

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.

B*). Libera practică pentru mărfurile destinate exportului

C. Libera practică pentru mărfurile destinate importului

4.5. Standard. Autoritățile publice, sub rezerva tuturor interdicțiilor sau a restricțiilor naționale și a tuturor măsurilor

necesare pentru securitatea porturilor și controlul stupefianțelor, vor acorda prioritate derulării formalităților cu privire la animale vii, mărfuri perisabile și la alte încărcături de natură urgentă.

4.6. Practica recomandată. Guvernele contractante trebuie să faciliteze admiterea temporară a materialelor de administrare a mărfurilor care sosesc la bordul navelor și sunt utilizate la uscat în porturi pentru încărcarea, descărcarea și administrarea încărcăturii.

4.7. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să elaboreze proceduri care pot include schimburi de date informatizate (EDI) pentru a permite recepționarea informațiilor înaintea sosirii încărcăturii și pentru a oferi astfel posibilitatea utilizării tehnicilor selective care cuprind analize de risc, în scopul facilitării obținerii liberei practici.

D. Containere și palete

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 deja admise în virtutea standardului 4.8.

E. Încărcături nedescărcate în portul de destinație

4.12. Standard. Atunci când toată sau o parte din încărcătura menționată în declarația de marfă nu a fost descărcată în portul de destinație prevăzut, autoritățile publice trebuie să permită ca această declarație să fie modificată și să nu impună sancțiuni, dacă ele au certitudinea că încărcătura în cauză nu a fost de fapt încărcată la bordul navei sau că ea a fost încărcată ori descărcată în alt port.

4.13. Standard. Dacă dintr-o eroare sau din cauza oricărui motiv viabil toată sau o parte din încărcătură a fost descărcată într-un port, altul decât cel prevăzut, autoritățile publice vor facilita reexpedierea acesteia la destinația sa. Această dispoziție nu se aplică mărfurilor periculoase, prohibite sau supuse restricțiilor.

F. Limitarea responsabilității armatorilor

4.14. Standard. Autoritățile publice nu vor cere armatorilor să prezinte pe documentele de transport sau pe copiile de pe acestea informații speciale pentru uzul lor, în afara cazului în care armatorul este sau acționează în numele importatorului sau al exportatorului.

4.15. Standard. Autoritățile publice nu vor ține armatorul responsabil pentru prezentarea sau acuratețea documentelor care sunt cerute de importator sau de exportator în vederea obținerii liberei practici pentru marfă, în afara cazului în care armatorul este sau acționează în numele importatorului sau al exportatorului.

Secțiunea a 5-a

Igienă, servicii medicale și carantine, servicii veterinare și fitosanitare

5.1. Standard. Autoritățile publice ale unui stat care nu este parte la regulamentul sanitar internațional trebuie să se străduiască să aplice în navigația internațională prevederile relevante ale acestui regulament.

5.2. Practica recomandată. Guvernele contractante care au interese comune în ceea ce privește condițiile sanitare, geografice, sociale sau economice trebuie să încheie acorduri speciale în conformitate cu art. 98 din Regulamentul sanitar internațional, în cazul în care astfel de acorduri facilitează aplicarea acestui regulament.

5.3. Practica recomandată. Atunci când pentru expedierea anumitor animale, plante sau produse care derivă din acestea sunt cerute certificate sanitare sau alte documente de acest tip, aceste certificate trebuie să fie simple și să fie larg difuzate. Guvernele contractante trebuie să colaboreze în vederea standardizării acestor documente.

5.4. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, după caz, să autorizeze acordarea liberei practici prin radio unei nave, pe baza informațiilor primite de la aceasta înainte de intrarea ei în port și dacă autoritățile sanitare consideră că sosirea ei nu va introduce sau nu va răspândi vreo boală contagioasă. Autoritățile sanitare trebuie, în măsura în care este posibil, să se urce la bord înainte de intrarea navei în port.

5.4.1. Standard. Autoritățile publice trebuie să coopereze cu armatorii pentru a asigura respectarea tuturor cerințelor, astfel încât îmbolnăvirea pe o navă să fie raportată prompt prin radio autorităților sanitare ale portului în care urmează să sosească nava, pentru a facilita trimiterea, la sosirea acesteia, a personalului medical specializat și a aparatului necesare investigațiilor sanitare.

5.5. Standard. Autoritățile publice trebuie să ia măsuri pentru ca toate agențiile de voiaj sau alte organisme să poată furniza pasagerilor cu suficient timp în avans listele cuprinzând vaccinările cerute de autoritățile publice ale țării în cauză, precum și formularele certificatelor cerute în conformitate cu Regulamentul sanitar internațional. Autoritățile publice trebuie să ia toate măsurile posibile ca persoanele care procedează la vaccinări să utilizeze certificatele internaționale de vaccinare sau revaccinare, pentru a se asigura o acceptare uniformă.

5.6. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, într-un număr cât mai mare de porturi posibil, să asigure

vaccinare sau revaccinare, precum și facilități pentru vaccinare.

5.7. Standard. Autoritățile publice trebuie să se asigure că măsurile sanitare și formalitățile de sănătate sunt inițiate la locul respectiv, completate fără întârziere și aplicate fără discriminare.

5.8. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să mențină în cât mai multe porturi posibile instalații și servicii suficiente pentru a permite aplicarea eficientă a măsurilor sanitare și fitosanitare sau veterinare.

5.9. Standard. Pentru a se asigura ajutor corespunzător de urgență echipajelor și pasagerilor trebuie să existe aparatură medicală, accesibilă fără dificultate, în măsura în care este rezonabil și posibil, în cât mai multe porturi din cadrul unui stat.

5.10. Standard. Cu excepția cazurilor de urgență, care constituie un grav pericol pentru sănătatea publică, autoritățile sanitare ale unui port nu trebuie ca, din motivul unei alte boli epidemice, să împiedice o navă care nu este infectată sau nu este suspectată ca fiind infectată cu o boală contagioasă, să descarce sau să încarce marfă ori provizii sau să se alimenteze cu combustibil ori apă.

5.11. Practica recomandată. Transportul animalelor, al produselor primare animaliere, produselor animaliere brute, produselor alimentare de origine animală și al produselor vegetale, care necesită carantină, trebuie să fie permis numai în condiții speciale, dacă este însoțit de un certificat de carantină în forma convenită de statele implicate.

Secțiunea a 6-a **Dispoziții diverse**

A. Angajamente și alte forme de garanție

6.1. Practica recomandată. În cazul în care autoritățile publice cer de la armatori angajamente sub formă de depozite sau sub alte forme de garanție, pentru a acoperi responsabilitățile decurgând din respectarea legilor referitoare la formalitățile vamale, imigrație, sănătate publică, protecție fitosanitară sau veterinară ori la alte legi și reglementări similare ale unui stat, aceste autorități publice trebuie să permită, în măsura în care este posibil, utilizarea unui singur angajament cuprinzător sau a unei alte forme de securitate.

B. Servicii în porturi

6.2. Practica recomandată. Serviciile uzuale efectuate de autoritățile publice într-un port trebuie să fie gratuite în cadrul programului normal de lucru. Autoritățile publice trebuie să își stabilească program normal de lucru pentru serviciile în porturi, corespunzător perioadelor în care volumul de muncă este substanțial încărcat.

6.3. Standard. Guvernele contractante vor lua toate măsurile posibile pentru a organiza servicii normale ale autorităților publice în porturi, pentru a se evita întârzierile nejustificate ale navelor după sosirea lor sau când sunt gata de plecare, pentru a reduce la minimum perioada de completare a formalităților, în situația în care notificarea duratei estimate a sosirii sau a plecării este depusă la autoritățile publice în timp util.

6.4. Standard. Autoritățile sanitare nu vor pretinde nici

nele 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; 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, domiciliul sau rezidența persoanei în cauză ori naționalitatea, pavilionul sau portul de înregistrare a navei.

6.5. Practica recomandată. În cazul în care autoritățile publice efectuează servicii în afara programului normal de lucru la care s-a făcut referire în practica recomandată 5.4, ele trebuie să perceapă taxe rezonabile, care să nu depășească costul actual al serviciilor oferite.

6.6. Standard. În cazul în care volumul traficului justifică aceasta, autoritățile publice trebuie să vegheze ca sunt asigurate serviciile în scopul îndeplinirii formalităților privind marfa și bagajele, indiferent de valoarea și de tipul lor.

6.7. Practica recomandată. Guvernele contractante trebuie să ia măsuri pentru ca un guvern să îi permită altui guvern anumite facilități, înainte sau în timpul voiajului, pentru a-i inspecta navele, pasagerii, echipajul, bagajele, marfa și documentele vamale, de imigrare, sănătate publică și de protecție fitosanitară și veterinară, pentru ca astfel de acțiuni să faciliteze îndeplinirea formalităților la sosirea pe teritoriul celui de-al doilea stat.

C. Activități de siguranță în caz de catastrofă naturală

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 acestuia, 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.

D. Comisii naționale pentru simplificarea formalităților

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 obiectivul programului său național de simplificare a formalităților să fie adoptarea măsurilor posibile pentru facilitarea mișcării navelor, mărfurilor, echipajelor, pasagerilor, a poștei și a 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, alte organisme care se ocupă sau sunt împuternicite cu diverse aspecte ale traficului maritim internațional, autorități portuare și armatori.

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 seama de directivele enunțate în Circulara FAL 5/Circulara 2.

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. — Sucursala „Unirea” București.
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,
Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, Tel. (021) 51.10.10.
Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Tel. (021) 490.05.69, 536.08.81/2178 și 402.21.78,
E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro