

**Amendamentele la Anexa la Convenția privind facilitarea
traficului maritim internațional (FAL), astfel cum a fost amendată,
adoptate prin Rezoluția FAL.6(27) a Comitetului de Facilitare al
Organizației Maritime Internaționale la Londra la 9 septembrie 1999**

Secțiunea 1 – Definiții și prevederi generale

C. Tehnici de prelucrare electronică a informațiilor

- 1 Practica recomandată 1.4. devine Standard și textul se amendează după cum urmează:

„**1.4. Standard.** În momentul introducerii tehnicilor privind schimbul de date informatizat (EDI) pentru facilitarea derulării formalităților, guvernele contractante trebuie să încurajeze autoritățile publice și alte părți interesate: armatorii, operatori portuari, autorități portuare și/sau agenți de marfă etc., să procedeze la schimb de informații în conformitate cu standardele ONU relevante, inclusiv standardele ONU privind Schimbul de Date Informatizat pentru Administrație, Comerț și Transport (ONU/EDIFACT).”

- 2 Standardul 1.5. existent se amendează după cum urmează:

„**1.5. Standard.** Autoritățile publice trebuie să accepte orice document cerut pentru derularea formalităților în scris, atunci când acesta rezultă din tehnicile de prelucrare a informațiilor pe suport de hârtie cu condiția ca acesta să fie lizibil, să corespundă conținutului documentelor din Convenția FAL și să conțină informațiile cerute.”

- 3 Standardul 1.6. existent se amendează după cum urmează:

„**1.6. Standard.** Atunci când se introduc tehnicile privind schimbul de date informatizat (EDI) pentru derularea formalităților, autoritățile publice trebuie să limiteze informațiile pe care ele le cer de la armatori și de la alte părți interesate la cele cerute de Convenția FAL.”

- 4 Textul introductiv din Practica recomandată 1.7. se amendează după cum urmează:

„**1.7. Practica recomandată.** Atunci când se planifică, se introduc sau se modifică tehnicile privind schimbul de date informatizat (EDI) pentru derularea formalităților, autoritățile publice trebuie:”



5 Standardul 1.8. existent se amendează după cum urmează:

„**1.8. Standard.** Atunci când se introduc tehnicile privind schimbul de date informatizat (EDI) pentru sprijinirea derulării formalităților, autoritățile publice trebuie să încurajeze utilizarea lor de către operatorii maritimi și alte părți interesate, dar nu trebuie să reducă nivelurile de servicii disponibile pentru operatorii care nu utilizează aceste tehnici.”

6 Se introduce un nou capitol *D. Traficul ilicit de droguri* după cum urmează:

“D. Traficul ilicit de droguri

1.9. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să încerce să stabilească acorduri de cooperare cu armatorii și alte părți interesate în vederea îmbunătățirii capacității lor de a combate contrabanda cu droguri simultan cu accentuarea simplificării formalităților. Astfel de acorduri s-ar putea baza pe Memorandumurile de înțelegere ale Consiliului de Cooperare Vămală¹ și liniile directe aferente.

1.10. Standard. În cazul în care, ca parte a acordurilor de cooperare, autoritățile publice, armatorii și alte părți interesate au acces la informații de ordin comercial și la alte tipuri de informații sensibile, aceste informații trebuie tratate în mod confidențial.

1.11. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să utilizeze analiza de risc pentru a-și îmbunătăți posibilitatea de a repera circulația ilicită de droguri, facilitând prin aceasta circulația legitimă a persoanelor și mărfurilor.”

Secțiunea a 2-a – Intrarea, staționarea și plecarea navei

B. Conținutul și scopul documentelor

1 În Practica Recomandată 2.3.1. se introduc cuvintele “*numărul/numerele de identificare a containerului/containerelor, după caz;*” înaintea cuvintelor “*marcajele și numerotarea*” de la al cincilea punct al aliniatului a) și la al patrulea punct al aliniatului b).

2 La Practica recomandată 2.3.1. se introduce următoarea notă:

“**Notă:** În scopul descrierii corespunzătoare a numărului și tipului de ambalaj din declarația de marfă, armatorii și alte părți interesate trebuie să se

¹ Din anul 1994 cunoscut ca Organizația Mondială a Vămirilor



asigure că unitatea de ambalaj externă a mărfurilor va fi utilizată. Dacă mărfurile se află pe palete, numărul și tipul ambalajelor de pe palet/palete trebuie să fie menționate. Dacă mărfurile de pe palete nu sunt ambalate, trebuie să se utilizeze cantitatea și descrierea mărfurilor de pe palete.”

3 Practica recomandată 2.5.2. se amendează după cum urmează:

“2.5.2. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, în mod normal, să solicite informații doar pentru acele efecte și mărfuri aparținând echipajului care nu sunt scutite de drepturi de import și alte taxe fiscale percepute cu ocazia introducerii în țară a mărfurilor respective ori sunt supuse interdicțiilor sau restricțiilor.”

4 Se înlocuiește textul din căsuța 2 a Formularului FAL 4 după cum urmează:

“Efectele și mărfurile necorespunzătoare pentru scutirea de drepturi de import și alte taxe fiscale ori supuse interdicțiilor sau restricțiilor.”

Secțiunea a 3-a - Sosirea și plecarea persoanelor

A. Sosirea și plecarea persoanelor

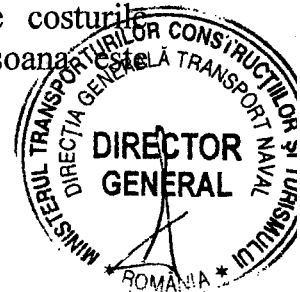
1 Se introduc un nou Standard 3.3.3. și o nouă Practică recomandată 3.3.4. după cum urmează:

“3.3.3. Standard. Înaintea acceptării pasagerilor și echipajului la verificare în vederea admiterii lor într-un stat, responsabilitatea custodiei și întreținerii lor trebuie să revină armatorului.

3.3.4. Practica recomandată. După acceptarea pasagerilor și echipajului la verificare, indiferent dacă aceasta este condiționată sau necondiționată, și dacă persoanele respective sunt supuse controlului fizic al autorităților publice, autoritățile publice sunt răspunzătoare de custodia și întreținerea lor până când acestea sunt admise la sosire sau sunt considerate neadmisibile.”

2 Standardul 3.3.3. existent se renumerează cu 3.3.5. și se introduce un nou Standard 3.3.6 după cum urmează:

“3.3.6. Standard. Dacă o persoană este considerată neadmisibilă, autoritățile publice trebuie să informeze imediat armatorul și să-l consulte cu privire la măsurile de returnare. Armatorul este responsabil de costurile returnării unei persoane neadmisibile și, în cazul în care persoana este



transferată din nou în custodia armatorului, armatorul este responsabil de reîntoarcerea lui/ei imediată în:

- statul de îmbarcare; sau
- în oricare alt loc în care persoana este admisă.”.

3 Standardul 3.3.4. existent se renumerează cu 3.3.7.

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

1 Standardul 3.15.1. existent se înlocuiește după cum urmează:

“3.15.1. Standard. Autoritățile publice trebuie să încurajeze armatorii să ia măsuri la punctul de îmbarcare în sensul asigurării că pasagerii dețin toate documentele de control solicitate de către statele în care intră sau de către cele pe care le tranzitează.”

2 Se introduce un nou Standard 3.15.2. după cum urmează:

“3.15.2. Standard. Dacă o persoană este considerată neadmisibilă și returnată de pe teritoriul statului, armatorul nu trebuie să fie oprit în recuperarea de la această persoană a oricărui cost care rezultă din neadmiterea sa.”

3 Practica recomandată 3.15.2. existentă se renumerează cu 3.15.3.

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

A. Dispoziții generale

1 Practica recomandată 4.3. se amendează după cum urmează:

„4.3. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să încurajeze armatorii și/sau operatorii de terminale maritime de marfă să le echipeze cu instalații de depozitare pentru mărfuri speciale, cum ar fi: mărfuri de valoare, transporturi de marfă perisabilă, reziduuri umane, mărfuri radioactive și alte mărfuri periculoase, precum și animale vii, după caz; acele zone ale terminalelor maritime de marfă în care sunt depozitate mărfuri generale și speciale și poșta înaintea transportului pe mare trebuie să fie protejate împotriva accesului în orice moment al persoanelor neautorizate.”



- 2 Se introduce un nou Standard 4.4. după cum urmează:

„4.4. Standard. Un guvern contractant care continuă să solicite licențe sau permise de export, import și transbordare pentru anumite tipuri de mărfuri trebuie să stabilească proceduri simple prin care aceste licențe sau permise pot fi obținute și reînnoite rapid.”

- 3 Se introduce o nouă Practică recomandată 4.5. după cum urmează:

„4.5. Practica recomandată. Dacă natura unei încărcături ar putea atrage atenția diferitelor instituții de derulare a formalităților, de ex.: inspectorii vamali și veterinari sau sanitari, guvernele contractante trebuie să delege autoritatea pentru derularea formalităților Vămii sau unei altă instituții sau, dacă nu este posibil, să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că derularea formalităților se efectuează simultan într-un loc și cu minim de întârziere.”

- 4 Practica recomandată 4.4. existentă se renumerează cu 4.6.

B. Libera practică pentru mărfurile destinate exportului

- 1 Titlurile *“B. Libera practică pentru mărfurile destinate exportului”* și *“C. Libera practică pentru mărfurile destinate importului”* se înlocuiesc cu: **“B. Derularea formalităților pentru marfă”**.

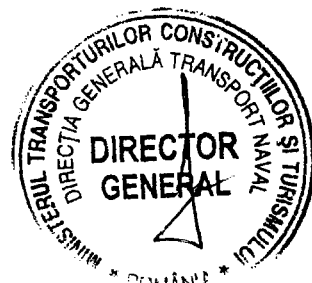
- 2 Titlurile *“D”*, *“E”*, și *“F”* existente se renumerează cu **“C”**, **“D”**, și respectiv **“E”**.

- 3 Practica recomandată 4.7 existentă se amendează după cum urmează:

“4.7. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să elaboreze proceduri pentru utilizarea informațiilor premergătoare intrării în scopul facilitării procesării declarațiilor vamale și permițerii derulării formalităților înainte intrării mărfurilor.”

- 4 La Secțiunea a 4-a B se introduc următoarele Standarde și Practici recomandate:

“4.8. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să prevadă proceduri privind derularea formalităților pentru marfă pe baza prevederilor relevante din Convenția internațională pentru simplificarea și armonizarea procedurilor vamale - Convenția de la Kyoto - și din instrucțiunile aferente.



4.9. Standard. Autoritățile publice trebuie să limiteze intervențiile fizice la minimumul necesar în scopul asigurării respectării legislației prin utilizarea evaluării riscului pentru a stabili care mărfuri trebuie controlate.

4.10. Practica recomandată. În măsura în care resursele permit, autoritățile publice trebuie, pe baza unei solicitări valabile, să efectueze verificări fizice ale mărfii, dacă este necesar, la punctul în care aceasta se încarcă în mijloacele sale de transport și în timp ce încărcarea este în curs de desfășurare, fie pe doc fie, în cazul mărfii unitare, în locul în care containerul se încarcă și se sigilează.

4.11. Standard. Autoritățile publice trebuie să se asigure că cerințele pentru colectarea datelor statistice nu reduc în mod semnificativ eficiența comerțului maritim.

4.12. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să utilizeze tehnicile privind schimbul de date informatizat (EDI) în scopul obținerii de informații pentru accelerarea și simplificarea proceselor de derulare a formalităților.”

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

CERTIFICĂM EXACTITATEA
ACESTEI TRADUCERI ȘI
CONFORMITATEA CU ORIGINALUL



**Amendamentele la Anexa la Convenția privind facilitarea
traficului maritim internațional (FAL), astfel cum a fost amendată,
adoptate prin Rezoluția FAL.7(29) a Comitetului de Facilitare al
Organizației Maritime Internaționale la Londra la 10 ianuarie 2002**

Secțiunea 1 – Definiții și prevederi generale

A. Definiții

1 Se introduc următoarele definiții:

“posibil pasager clandestin - o persoană care este ascunsă la bordul unei nave sau în marfa care este ulterior încărcată pe navă, fără consimțământul armatorului, a comandantului navei sau a altei persoane responsabile și care este descoperită la bordul navei înainte de plecarea acesteia din port.”

“port - orice port, terminal, terminal din larg, navă și șantier de reparații ori radă care în mod normal este utilizat pentru încărcarea, descărcarea, repararea și ancorarea navelor sau orice alt loc în care nava poate acosta.”

“pasager clandestin - o persoană care este ascunsă la bordul unei nave sau în marfa care este ulterior încărcată pe navă, fără consimțământul armatorului, a comandantului navei sau a altei persoane responsabile și care este descoperită la bordul navei după plecarea acesteia din port sau în marfă în timpul descărcării în portul de sosire și care este declarată de către comandant autorităților competente ca pasager clandestin.”

Secțiunea a 2-a – Intrarea, staționarea și plecarea navei

2 La Standardul 2.1. se introduce următoarea notă:

“Notă: Au fost elaborate următoarele formulare FAL, astfel cum sunt prevăzute în Apendicele 1:

- declarația generală – FAL form 1
- declarația de marfă – FAL form 2
- declarația privind proviziile navei – FAL form 3
- declarația privind efectele și mărfurile echipajului - FAL form 4
- lista cuprinzând echipajul - FAL form 5
- lista cuprinzând pasagerii - FAL form 6
- manifestul privind mărfurile periculoase - FAL form 7.”

3 După paragraful 2.7.5. existent se introduc două noi paragrafe, renumerotate, după cum urmează:



“2.8. *Manifestul privind mărfurile periculoase* este documentul de bază care furnizează autorităților publice informații privind mărfurile periculoase.

2.8.1. În manifestul privind mărfurile periculoase, autoritățile publice nu trebuie să ceară mai mult decât următoarele informații:

- numele navei;
- numărul IMO;
- naționalitatea navei;
- numele comandantului;
- mențiune voiaj;
- portul de încărcare;
- portul de descărcare;
- agentul maritim;
- numărul de rezervare/referință;
- marcaje și numere:
 - numărul de identificare container(e)
 - numărul de înmatriculare vehicul(e)
- numărul și tipul ambalajului;
- denumirea oficială de transport;
- clasa;
- numărul ONU
- grupa de ambalare;
- pericol(e) auxiliar(e);
- punctul de aprindere (în °C, c.c.);
- poluanți marini;
- masa (kg) – brut/net;
- fișa de securitate;
- poziția de arimare la bordul navei.”.

4 Paragrafele existente numerotate de la 2.8. până la 2.26. se renumerează corespunzător, respectiv de la 2.9. până la 2.27. și se amendează nota de subsol corespunzătoare paragrafului 2.13.

5 Se elimină paragrafele 2.7.6. și 2.7.6.1. împreună cu notele corespunzătoare.

6 În paragraful renumerotat 2.11. Standard, se introduce un nou punct după cum urmează:

- “• 1 exemplar al manifestului privind mărfurile periculoase”



- 7 În paragraful renumărat 2.12. Standard, se introduce un nou punct după cum urmează:
- “● 1 exemplar al manifestului privind mărfurile periculoase”
- 8 La nota de subsol corespunzătoare paragrafului 3.3.1. se înlocuiesc cuvintele “apendice 4” cu “apendice 2”.
- 9 Noua Secțiune a 4-a se introduce, după cum urmează:

“Secțiunea a 4-a – Pasageri clandestini

A. Principii generale

4.1. Standard. Prevederile din prezenta secțiune trebuie să se aplice în conformitate cu principiile internaționale de protecție menționate în instrumentele internaționale, ca de exemplu Convenția Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, adoptată la 28 iulie 1951 și Protocolul Națiunilor Unite privind statutul refugiaților, adoptat la 31 ianuarie 1967, precum și în legislația națională relevantă*.

4.2. Standard. Autoritățile publice, autoritățile portuare, armatorii și reprezentanții lor, precum și comandanții de navă trebuie să coopereze la maxim posibil pentru a preveni și rezolva rapid cazurile de îmbarcare clandestină și a se asigura că returnarea sau repatrierea pasagerilor clandestini va avea loc imediat. Toate măsurile corespunzătoare trebuie luate pentru a evita situațiile în care pasagerii clandestini trebuie să stea la bordul navelor pe termen nedefinit.

B. Măsuri preventive

4.3. Măsuri preventive la bordul navei/ în port

4.3.1. Autorități portuare/ terminal

4.3.1.1. Standard. Guvernele contractante trebuie să se asigure că infrastructura și măsurile operaționale și de securitate necesare, în scopul prevenirii persoanelor de a încerca să se ascundă pentru a călători clandestin la bordul unei nave și de a avea acces la instalațiile portuare și la nave, sunt stabilite în toate porturile lor, luându-se în considerare mărimea portului și tipul de marfă expedită din port. Acestea ar trebui realizate în strânsă cooperare cu

* Suplimentar, autoritățile publice pot lua în considerare concluzia neobligatorie a Comitetului Executiv UNHCR cu privire la pasagerii clandestini solicitanți de azil. (1988, Nr.53 (XXXIX)).



autoritățile publice competente, armatorii și entitățile de la uscat, având drept scop împiedicarea îmbarcării clandestine în fiecare port.

4.3.1.2. Practica recomandată. Măsurile operaționale și/sau planurile de securitate trebuie, printre altele, să cuprindă următoarele elemente, după caz:

- a) patrularea regulată în zonele portuare;
- b) amplasarea de instalații speciale de depozitare pentru mărfurile la care pasagerii clandestini pot ajunge ușor și monitorizarea continuă a persoanelor și mărfurilor care intră în aceste zone;
- c) inspectarea magaziilor și a zonelor de depozitare marfă;
- d) verificarea mărfurilor atunci când există indicii clare cu privire la prezența pasagerilor clandestini;
- e) cooperarea între autoritățile publice, armatorii, comandanții de navă și entitățile corespunzătoare de la uscat în ceea ce privește punerea la punct a măsurilor operaționale;
- f) cooperarea între autoritățile portuare și alte autorități competente, cum ar fi: poliție, vamă, imigrare, pentru a preveni acțiunile de contrabandă cu persoane;
- g) elaborarea și implementarea acordurilor cu docherii și alte entități de la uscat care își desfășoară activitatea în porturile naționale pentru a se asigura că numai personalul autorizat de către aceste entități participă la stivuire/destivuire sau încărcare/descărcare nave sau la alte operațiuni legate de staționarea navelor în port;
- h) elaborarea și implementarea acordurilor cu docherii și alte entități de la uscat pentru a se asigura că personalul lor care are acces la navă este ușor de identificat și că există o listă cu numele persoanelor care pentru îndeplinirea sarcinilor lor este posibil să urce la bordul navei; și
- i) încurajarea docherilor și a altor persoane care lucrează în zona portuară să raporteze autorităților portuare prezența oricăror persoane care aparent nu sunt autorizate să se afle în zona portuară.

4.3.2. Armator /Comandantul navei

4.3.2.1. Standard. Guvernele contractante trebuie să solicite armatorilor și reprezentanților lor în port, comandanților de navă, precum și altor persoane responsabile ca să aibă puse în aplicare măsuri de securitate care, pe cât posibil, împiedică urcarea la bordul navei a celor care intenționează să se imbarce clandestin și, dacă nu s-a realizat, să permită, în măsura în care este posibil, descoperirea acestora înaintea plecării navei din port.

4.3.2.2. Practica recomandată. Dacă în timpul escalei sau staționării în porturi există riscul îmbarcării clandestine, măsurile de securitate trebuie să conțină cel puțin următoarele măsuri preventive:



- toate ușile, gurile de magazie și mijloacele de acces la magazine sau depozite care nu se utilizează în timpul staționării navei în port trebuie să fie închise;
- punctele de acces la navă trebuie să fie limitate la un număr minim și să fie în mod corespunzător păzite;
- zonele dinspre larg ale navei trebuie să fie în mod corespunzător păzite;
- trebuie asigurat un cart de punte corespunzător;
- membrii echipajului sau, cu acordul comandantului navei, alte persoane trebuie, în măsura în care este posibil, să întocmească o listă cu persoanele care se îmbarcă sau se debarcă;
- trebuie să fie asigurate mijloace corespunzătoare de comunicare; și
- în timpul nopții, trebuie să existe o iluminare corespunzătoare atât în interiorul navei cât și de-a lungul corpului său.

4.3.2.3. Standard. Guvernele contractante trebuie să solicite navelor autorizate să arboreze pavilionul lor, cu excepția navelor de pasageri, ca atunci când pleacă dintr-un port în care există riscul îmbarcării pasagerilor clandestini, să efectueze o căutare amănunțită în conformitate cu un anumit plan sau program și cu prioritățile acordate locurilor în care s-ar putea ascunde pasageri clandestini. Nu trebuie să fie utilizate metode de căutare care ar putea face rău pasagerilor clandestini ascunși.

4.3.2.4. Standard. Guvernele contractante trebuie să solicite navelor autorizate să arboreze pavilionul lor ca dezinsecția prin fumigație sau închiderea ermetică să nu se efectueze până când o inspecție pe cât posibil de amănunțită a zonelor ce urmează a fi fumigate sau ermetizate nu va avea loc în scopul asigurării că nici un pasager clandestin nu se află în aceste zone.

4.3.3. Sancțiuni naționale

4.3.3.1. Standard. Guvernele contractante trebuie, după caz, conform legislației lor naționale, să urmărească în justiție pasagerii clandestini, posibili pasageri clandestini și persoanele implicate în mijlocirea accesului pasagerilor clandestini la navă.

C. Tratamentul pasagerilor clandestini la bordul navei

4.4. Principii generale – Tratament umanitar

4.4.1. Standard. Cazurile de îmbarcare clandestină trebuie să fie tratate conform principiilor umanitare, inclusiv cele menționate în standardul 4.1 - O



atenție deosebită trebuie întotdeauna acordată siguranței în exploatarea navei, precum și siguranței și bunei tratări a pasagerului clandestin.

4.4.2. Standard. Guvernele contractante trebuie să solicite comandanților de navă care exploatează navele autorizate să arboreze pavilionul lor, să ia măsurile necesare pentru asigurarea securității, sănătății generale, a bunăstării și siguranței pasagerului clandestin pe perioada șederii sale la bord, inclusiv asigurarea proviziilor, cazării, asistenței medicale corespunzătoare și a facilităților sanitare.

4.5. Munca la bord

4.5.1. Standard. Pasagerilor clandestini nu trebuie să li se solicite să muncească la bordul navei, cu excepția situațiilor de urgență sau în legătură cu cazarea lor la bord.

4.6. Chestionarea și notificarea de către comandantul navei

4.6.1. Standard. Guvernele contractante trebuie să solicite comandanților de navă să depună toate eforturile pentru a stabili identitatea, inclusiv naționalitatea/cetățenia pasagerului clandestin, precum și portul de îmbarcare a acestuia și să notifice existența pasagerului clandestin, împreună cu informațiile corespunzătoare, autorităților publice din primul port de escală. De asemenea, aceste informații trebuie să fie comunicate armatorului, autorităților publice din portul de îmbarcare, statului pavilionului și tuturor porturilor ulterioare de escală dacă acest lucru este relevant.

4.6.2. Practica recomandată. În cazul în care se adună informații relevante pentru notificare, comandantul navei trebuie să utilizeze formularul prevăzut în apendicele 3.

4.6.3. Standard. Guvernele contractante trebuie să dea instrucțiuni comandanților de navă care exploatează nave autorizate să arboreze pavilionul lor, ca atunci când un pasager clandestin declară că este refugiat, aceste informații să fie considerate drept confidențiale în măsura în care este necesar pentru securitatea pasagerului clandestin.

4.7. Notificarea Organizației Maritime Internaționale

4.7.1. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie să notifice secretarului general al Organizației Maritime Internaționale toate cazurile de îmbarcare clandestină.



D. Devierea de la ruta planificată

4.8. Standard. Autoritățile publice trebuie să solicite insistent tuturor armatorilor ale căror nave sunt autorizate să arboreze pavilionul lor să dea instrucțiuni comandanților lor de a nu devia de la voiajul planificat pentru a debarca pasagerii clandestini descoperiți la bordul navei după ce nava a părăsit apele teritoriale ale statului în care s-au îmbarcat pasagerii clandestini, în afară de cazul în care:

- autoritățile publice ale statului în al cărui port deviază nava au permis debarcarea pasagerului clandestin; sau
- repatrierea a fost stabilită în alt loc, fiind asigurate documentele corespunzătoare și autorizația de debarcare; și
- există motive excepționale justificative de securitate, sănătate sau umanitare.

E. Debarcarea și returnarea unui pasager clandestin

4.9. Statul primului port de escală, conform planificării voiajului

4.9.1. Standard. Autoritățile publice ale statului primului port de escală al navei, conform planificării voiajului, după descoperirea unui pasager clandestin, trebuie să decidă în conformitate cu legislația națională dacă pasagerul clandestin este admisibil în acel stat.

4.9.2. Standard. Autoritățile publice ale statului primului port de escală al navei, conform planificării voiajului, după descoperirea unui pasager clandestin, trebuie să permită debarcarea pasagerului clandestin în cazul în care acesta se află în posesia documentelor valabile de călătorie în vederea returnării sale și dacă consideră că au fost luate din timp măsuri sau se vor lua în vederea repatrierii sale și că sunt îndeplinite toate condițiile cerute pentru tranzit.

4.9.3. Standard. Autoritățile publice ale statului primului port de escală al navei, conform planificării voiajului, după descoperirea unui pasager clandestin, după caz și în conformitate cu legislația națională, trebuie să autorizeze debarcarea pasagerului clandestin în situația în care consideră că ele sau armatorul vor obține documentele valabile de călătorie, că s-au luat din timp măsurile pentru repatrierea pasagerului clandestin și că sunt îndeplinite toate condițiile pentru tranzit. În plus, autoritățile publice trebuie să considere oportună autorizarea debarcării pasagerului clandestin atunci când este imposibilă îndepărtarea pasagerului clandestin de la bord la sosirea navei sau dacă există alți factori care ar împiedica îndepărtarea lui de la bord. Acești factori pot include următoarele situații, dar fără a se limita la acestea:

- cazul nu este rezolvat în timpul navigației navei; sau



- prezența la bord a pasagerului clandestin ar putea pune în pericol exploatarea în siguranță a navei, sănătatea echipajului sau a pasagerului clandestin.

4.10. Porturile de escală ulterioare

4.10.1. Standard. Dacă nu s-a reușit debarcarea unui pasager clandestin în primul port de escală, conform planificării voiajului, după descoperirea acestuia la bord, autoritățile publice din porturile de escală ulterioare trebuie să aibă în vedere debarcarea pasagerului clandestin conform standardelor 4.9.1, 4.9.2 și 4.9.3.

4.11. Statul de naționalitate sau dreptul de rezidență

4.11.1. Standard. În conformitate cu legislația internațională, autoritățile publice trebuie să accepte returnarea pasagerilor clandestini cu statut deplin de naționalitate/cetățenie sau să accepte returnarea pasagerilor clandestini care, în conformitate cu legislația lor națională, au drept de rezidență în statul lor.

4.11.2. Standard. Autoritățile publice trebuie, dacă este posibil, să sprijine stabilirea identității și naționalității/cetățeniei pasagerilor clandestini care revendică naționalitatea statului lor sau dreptul de rezidență în statul lor.

4.12. Statul de îmbarcare

4.12.1. Standard. Dacă s-a stabilit, într-un mod considerat satisfăcător de către autoritățile publice, că pasagerii clandestini s-au îmbarcat pe o navă într-un port din statul lor, aceste autorități trebuie să accepte la verificare pe acești pasageri clandestini care sunt returnați din punctul lor de debarcare după ce acolo au fost calificați drept persoane neadmisibile. Autoritățile publice ale statului de îmbarcare nu trebuie să returneze acești pasageri clandestini în statul în care au fost anterior calificați drept persoane neadmisibile.

4.12.2. Standard. Dacă s-a stabilit, într-un mod considerat satisfăcător de către autoritățile publice, că posibili pasageri clandestini s-au îmbarcat pe o navă într-un port din statul lor, aceste autorități trebuie să accepte debarcarea posibililor pasageri clandestini și a pasagerilor clandestini descoperiți la bordul navei în timp ce aceasta se află încă în apele teritoriale sau dacă, în conformitate cu legislația națională a acestui stat, aceasta se află în zona de jurisdicție a serviciilor de imigrare a acestui stat. Nici o sancțiune sau taxă nu trebuie impusă armatorului în ceea ce privește costurile de reținere sau returnare.



4.12.3. Standard. Dacă un posibil pasager clandestin nu a fost debarcat în portul de îmbarcare, el/ea este considerat/ă drept pasager clandestin în conformitate cu reglementarea din prezenta secțiune.

4.13. Statul pavilionului

4.13.1. Standard. Autoritățile publice ale statului pavilionului navei trebuie să sprijine și să coopereze cu comandantul navei/armatorul sau cu autoritățile publice competente din porturile de escală în ceea ce privește:

- identificarea pasagerului clandestin și stabilirea naționalității lui/ei;
- intervenția la autoritățile publice competente pentru acordarea sprijinului în debarcarea pasagerului clandestin cu prima ocazie; și
- luarea măsurilor necesare pentru returnarea sau repatrierea pasagerului clandestin.

4.14. Returnarea pasagerilor clandestini

4.14.1. Practica recomandată. Dacă un pasager clandestin are documente necorespunzătoare, autoritățile publice trebuie, în măsura în care acest lucru este posibil și în măsura compatibilității cu legislația națională și cerințele de securitate, să elibereze o scrisoare explicativă cu o fotografie a pasagerului clandestin și orice alte informații importante. Scrisoarea, care autorizează returnarea pasagerului clandestin fie în statul lui/ei de origine fie în punctul în care pasagerul clandestin și-a început călătoria, după caz, prin orice mijloace de transport și care specifică orice condiții impuse de către autorități, trebuie să fie transmisă operatorului care efectuează returnarea pasagerului clandestin. Această scrisoare va include informațiile cerute de către autorități la punctele de tranzit și/sau punctul de debarcare.

4.14.2. Practica recomandată. Autoritățile publice ale statului în care a fost debarcat pasagerul clandestin trebuie să contacteze autoritățile publice competente din punctele de tranzit în timpul returnării unui pasager clandestin pentru a le informa cu privire la situația acestuia. Suplimentar, autoritățile publice din statele tranzitate pe perioada returnării oricărui pasager clandestin trebuie să permită, sub rezerva cerințelor normale de viză și a prevederilor naționale de securitate, tranzitul prin porturile și aeroporturile lor a pasagerilor clandestini care călătoresc sub instrucțiunile sau ordinele de returnare ale autorităților publice din statul portului de debarcare.

4.14.3. Practica recomandată. Dacă statul unui port a refuzat debarcarea unui pasager clandestin, acest stat trebuie să notifice fără întârziere statului pavilionului navei la bordul căreia se află pasagerul clandestin motivele de refuz a debarcării.



4.15. Costul returnării și întreținerii pasagerilor clandestini

4.15.1. Practica recomandată. Autoritățile publice ale statului în care un pasager clandestin a fost debarcat trebuie în general să informeze armatorul, pe a cărui navă a fost descoperit pasagerul clandestin sau pe reprezentantul său, în măsura în care este posibil, cu privire la costurile de reținere și returnare a pasagerului clandestin, dacă armatorul urmează să acopere aceste costuri. În plus, autoritățile publice trebuie să mențină aceste costuri la nivel minim, în măsura în care este posibil și în conformitate cu legislația națională, dacă ele urmează să fie acoperite de către proprietarul navei.

4.15.2. Practica recomandată. Perioada în care armatorii sunt pasibili de plata costurilor întreținerii unui pasager clandestin efectuată de către autoritățile publice ale statului în care pasagerul clandestin a fost debarcat, trebuie să fie cât mai mică posibil.

4.15.3. Standard. Autoritățile publice trebuie, conform legislației naționale, să examineze reducerea penalităților impuse navelor în cazul în care comandantul navei a declarat în mod corespunzător existența unui pasager clandestin autorităților competente din portul de sosire și dacă a dovedit că au fost luate toate măsurile preventive rezonabile pentru împiedicarea accesului pasagerului clandestin pe navă.

4.15.4. Practica recomandată. Autoritățile publice trebuie, conform legislației naționale, să examineze reducerea altor cheltuieli ce ar putea fi aplicate, atunci când armatorii au cooperat într-un mod corespunzător cu autoritățile de control în vederea luării măsurilor pentru prevenirea transportării pasagerilor clandestini.

- 10 Secțiunile 4, 5 și 6, precum și paragrafele corespunzătoare, trebuie să fie renumerotate, respectiv secțiunile 5, 6 și 7.
- 11 La renumerotarea paragrafelor 5.16., 5.17. și 5.18., "Standardul 4.8" devine "Standardul 5.15".
- 12 La renumerotarea paragrafului 7.5., "Standardul 6.2." devine "Standardul 7.2".
- 13 La renumerotarea paragrafului 7.9., "Standardul 6.2." devine "Standardul 7.8".
- 14 Apendicii se renumerează după cum urmează:



- .1 Apendicele 1 rămâne Apendice 1;
 - .2 Apendicele 2 devine Apendice 6;
 - .3 Apendicele 3 devine Apendice 4 ;
 - .4 Apendicele 4 devine Apendice 2;
 - .5 Apendicele 5 rămâne Apendice 5; și
 - .6 Apendicele 6 devine Apendice 7.
- 15 Se adaugă următorul nou Apendice 3 – *Formular menționat în Practica recomandată 4.6.2:*
- 16 La sfârșitul lui FAL form 6 din Apendicele 1 se elimină întregul text începând cu “Modelul de formular”.

CERTIFICĂM EXACTITATEA
ACESTEI TRADUCERI ȘI
CONFORMITATEA CU ORIGINALUL



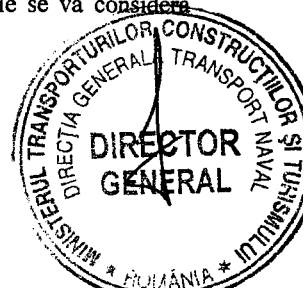
APENDICE 3

Formular cu privire la solicitarea informațiilor referitoare la pasagerii clandestini, astfel cum este prevăzut în Practica recomandată 4.6.2.

SHIP DETAILS INFORMAȚII PRIVIND NAVA	ID – document type, e.g. / Tipul documentului de identitate, de ex.
<i>Name of ship:</i> Nume navă:	<i>Passport No./ Pașaport nr.</i>
<i>IMO number:</i> Număr IMO:	<i>ID Card No./CI nr. or/sau Seaman's book No./</i>
<i>Flag:</i> Pavilion:	<i>Carnet de marinar nr.</i>
<i>Company:</i> Compania:	<i>If yes,</i> Dacă da,
<i>Company address:</i> Adresa companiei:	<i>When issued:</i> Data emiterii:
	<i>Where issued:</i> Locul emiteii:
	<i>Date of expiry:</i> Data expirării:
	<i>Issued by:</i> Eliberat de:
<i>Agent in next port:</i> Agentul din următorul port:	<i>Photograph of the stowaway:</i> Fotografia pasagerului clandestin:
<i>Agent address:</i> Adresa agentului:	
<i>IRCS:</i> IRCS:	
<i>INMARSAR number:</i> Numărul INMARSAT:	
<i>Port of registry:</i> Portul de înmatriculare:	
<i>Name of the master:</i> Numele comandantului:	
STOWAWAY DETAILS INFORMAȚII PRIVIND PASAGERUL CLANDESTIN	General physical description of the stowaway: Descrierea fizică generală a pasagerului clandestin:
<i>Date/time found on board:</i> Data/ora descoperii la bord:	
<i>Place of boarding:</i> Locul de îmbarcare:	
<i>Country of boarding:</i> Statul în care s-a îmbarcat:	
<i>Date/time of boarding:</i> Data/ora la care s-a îmbarcat:	
<i>Intended final destinations:</i> Destinația finală intenționată:	
<i>Stated reasons for boarding the ship:</i> Motivele pentru care s-a îmbarcat*:	
<i>Surname:</i> Nume:	
<i>Given name:</i> Prenume:	
<i>Name by which known:</i> Numele sub care este cunoscut:	
<i>Gender:</i> Sex:	

**If the stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.*

Dacă pasagerul clandestin declară că este un refugiat sau un solicitant de azil, această informație se va considera confidențială în măsura în care acest lucru este necesar pentru securitatea pasagerului clandestin.



<i>Date of birth:</i> Data nașterii: <i>Place of birth:</i> Locul nașterii: <i>Claimed nationality:</i> Naționalitatea pretinsă: <i>Home address:</i> Adresa de domiciliu: <i>Country of domicile:</i> Statul de domiciliu:	<i>First language:</i> Prima limbă : <i>Spoken:/ Vorbit:</i> <i>Read:/ Citit:</i> <i>Written:/ Scris:</i> <i>Other languages:</i> Alte limbi: <i>Spoken:/ Vorbit:</i> <i>Read:/ Citit:</i> <i>Written:/ Scris:</i>
--	---

Other details:/Alte informații:

- 1) *Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the Stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:*
Metoda de îmbarcare, inclusiv alte persoane implicate (de ex. membrii de echipaj, angajați din port etc.) și dacă pasagerul clandestin a fost ascuns în încărcătură/ container sau la bordul navei:

- 2) *Inventory of the Stowaway's possessions:/Inventarul bunurilor pasagerului clandestin:*

- 3) *Statement made by the Stowaway:/Declarația făcută de către pasagerul clandestin:*

- 4) *Statement made by the Master (including any observations on the credibility of the information provided by the Stowaway) / Declarația făcută de către comandant (inclusiv orice observații cu privire la credibilitatea informațiilor furnizate de către pasagerul clandestin).*

Date(s) of Interview(s):/Datele interviului:

Stowaway's signature:
Semnătura pasagerului clandestin:

Date:/Data:

Master's signature:
Semnătura comandantului:

Date:/Data:



ANNEX 2

RESOLUTION FAL.6(27)

Adopted on 9 September 1999

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF
INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED**

THE FACILITATION COMMITTEE,

RECALLING article VII(2)(a) of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the Annex to the Convention,

RECALLING FURTHER the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its twenty-seventh session, amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 January 2001 unless, prior to 1 October 2000 at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the annex to all Contracting Governments;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE FAL
CONVENTION, AS AMENDED

Section 1 - Definitions and general provisions

C. Electronic data-processing techniques

- 1 Upgrade Recommended Practice 1.4 to a Standard and amend the text as follows:

"1.4 **Standard.** When introducing electronic data interchange (EDI) techniques to facilitate clearance processes, Contracting Governments shall encourage public authorities and other parties concerned (shipowners, handling companies, seaports, and/or cargo agents, etc.,) to exchange data in conformity with the relevant UN standards, including UN Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT) standards."

- 2 Amend existing Standard 1.5 as follows:

"1.5 **Standard.** Public authorities shall accept any of the documents required for clearance processes in paper form, when produced by data processing techniques on plain paper, provided that they are legible, conform to the layout of the documents in the FAL Convention and contain the required information."

- 3 Amend existing Standard 1.6 as follows:

"1.6 **Standard.** Public authorities, when introducing electronic data interchange (EDI) techniques for clearance processes, shall limit the information they require from shipowners and other parties concerned to that required by the FAL Convention."

- 4 Amend the opening clause of Recommended Practice 1.7 as follows:

"1.7 **Recommended Practice.** When planning for, introducing or modifying electronic data interchange (EDI) techniques for clearance processes, public authorities should:"

- 5 Amend existing Standard 1.8 as follows:

"1.8 **Standard.** Public authorities, when introducing electronic data interchange (EDI) techniques to assist clearance processes, shall encourage their use by maritime operators and other parties concerned but shall not reduce levels of service available to operators who do not use such techniques."

- 6 Add a new chapter D. Illicit drug trafficking as follows:

"D. Illicit drug trafficking

1.9 Recommended Practice. Public authorities should seek to establish co-operation arrangements with shipowners and other parties concerned to improve their ability to combat drug smuggling, while providing enhanced facilitation. Such arrangements could be based on the Customs Co-operation Council* Memoranda of Understanding and the associated guidelines.

1.10 Standard. Where, as part of co-operation arrangements, public authorities, shipowners, and other parties concerned are provided access to sensitive commercial and other information, the information shall be treated confidentially.

1.11 Recommended Practice. Public authorities should use risk analysis to improve their ability to target illicit drug movements thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods."

* Since 1994 known as the World Customs Organization.

Section 2 - Arrival, stay and departure of the ship

B. Contents and purpose of documents

- 1 In Recommended practice 2.3.1 insert the words "container identification, where appropriate;" before the words "marks and numbers" at the fifth bullet point under (a) and the fourth bullet point under (b).
- 2 Add the following note to the text of Recommended Practice 2.3.1:

"Note: For the purposes of adequately describing the number and kind of packages on the cargo declaration, shipowners and other concerned parties should ensure that the external packaging unit of the goods will be used. If the goods are on pallets, the number and kind of packages on the pallet(s) should be stated. If the goods on the pallet are not packaged, the quantity and description of goods on the pallet should be used."
- 3 Amend Recommended Practice 2.5.2 as follows:

"2.5.2 **Recommended Practice.** Public authorities should normally require particulars of only those crew's effects which would not qualify for relief from Customs duties and taxes or which are subject to prohibitions or restrictions."
- 4 Replace the text in Box 2 of FAL Form 4 by the following:

"Effects ineligible for relief from Customs duties and taxes or subject to prohibitions and restrictions."

Section 3 - Arrival and departure of persons

A. Arrival and departure of persons

- 1 Add a new Standard 3.3.3 and a new Recommended Practice 3.3.4 as follows:

"3.3.3 Standard. Before passengers and crew are accepted for examination as to their admissibility into the State, responsibility for their custody and care shall remain with the shipowner.

3.3.4 Recommended Practice. After acceptance of passengers and crew for examination, whether conditional or unconditional and if the persons concerned are under the physical control of the public authorities, the public authorities should be responsible for their custody and care until they are admitted for entry or are found to be inadmissible."

- 2 Renumber existing Standard 3.3.3 as 3.3.5 and add a new Standard 3.3.6 as follows:

"3.3.6 Standard. Where a person is found to be inadmissible, the public authorities shall, without unreasonable delay, inform the shipowner and consult the shipowner regarding the arrangements for removal. The shipowner is responsible for the costs of removal of an inadmissible person and, in the case where the person is transferred back to the custody of the shipowner, the shipowner shall be responsible for effecting his/her prompt removal to:

- the country of embarkation; or
- to any other place where the person is admissible."

- 3 Renumber existing Standard 3.3.4 as 3.3.7.

B. Measures to facilitate clearance of cargo, passengers, crew and baggage

- 1 Replace Standard 3.15.1 by the following:

"3.15.1 Standard. Public authorities shall encourage shipowners to take precautions at the point of embarkation with a view to ensuring that passengers are in possession of any control documents prescribed by the receiving or transit States."

- 2 Insert a new Standard 3.15.2 as follows:

"3.15.2 Standard. When a person is found to be inadmissible and is removed from the territory of the State, the shipowner shall not be precluded from recovering, from such a person, any costs arising from his inadmissibility."

- 3 Renumber existing Recommended Practice 3.15.2 as 3.15.3.

Section 4 - Arrival, stay and departure of cargo and other articles

A. General

- 1 Amend Recommended Practice 4.3 as follows:

"4.3 Recommended Practice. Public authorities should encourage owners and/or operators of marine cargo terminals to equip them with storage facilities for special cargo (e.g. valuable goods, perishable shipments, human remains, radioactive and other dangerous goods, as well as live animals), as appropriate; those areas of marine cargo terminals in which general and special cargo and mail are stored prior to shipment by sea should be protected against access by unauthorized persons at all times."

- 2 Insert a new Standard 4.4 to read as follows:

"4.4 Standard. A Contracting Government which continues to require export, import and transshipment licences or permits for certain types of goods shall establish simple procedures whereby such licences or permits can be obtained and renewed rapidly."

- 3 Insert a new Recommended Practice 4.5 to read as follows:

"4.5 Recommended Practice. When the nature of a consignment could attract the attention of different clearance agencies, e.g. Customs and veterinary or sanitary controllers, Contracting Governments should delegate authority for clearance to Customs or one of the other agencies or, where not feasible, take all necessary steps to ensure that clearance is carried out simultaneously at one place and with a minimum of delay."

- 4 Renumber existing Recommended Practice 4.4 as 4.6.

B. Clearance of export cargo

- 1 Replace the titles "B. Clearance of export cargo" and "C. Clearance of import cargo" with: "B. Clearance of cargo".

- 2 Renumber the existing titles "D", "E" and "F" as "C", "D" and "E" respectively.

- 3 Replace existing Recommended Practice 4.7 by the following:

"4.7 Recommended Practice. Public authorities should develop procedures to use pre-arrival information in order to facilitate the processing of customs declarations and to permit clearance prior to the arrival of cargo."

- 4 Add the following new Standards and Recommended Practices to Section 4B:

"4.8 Recommended Practice. Public Authorities should provide procedures for the clearance of cargo based on the relevant provisions of and associated guidelines to the International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures - the Kyoto Convention."

4.9 Standard. Public authorities shall limit physical interventions to the minimum necessary to ensure compliance with the law by using risk assessment to target cargo for examination."

4.10 Recommended Practice. In so far as resources allow, public authorities should, on the basis of a valid request, conduct physical examinations of cargo, where necessary, at the point where it is loaded into its means of transport and while loading is in progress, either at the dockside or, in the case of unitized cargo, at the place where the container is loaded and sealed.

4.11 Standard. Public authorities shall ensure that requirements for collection of statistics do not significantly reduce the efficiency of maritime trade.

4.12 Recommended Practice. Public authorities should use electronic data interchange (EDI) techniques for the purposes of obtaining information in order to accelerate and simplify clearance processes."

5 Renumber existing Standards and Recommended Practices 4.5 to 4.15 accordingly.

ANNEX 2

RESOLUTION FAL.7(29)

Adopted on 10 January 2002

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF
INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED

THE FACILITATION COMMITTEE,

RECALLING article VII(2)(a) of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the Annex to the Convention,

RECALLING FURTHER the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its twenty-ninth session, amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 May 2003 unless, prior to 1 February 2003 at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE FAL
CONVENTION, AS AMENDED

Section 1 - Definitions and general provisions

A. Definitions

1 Add the following definitions:

"Attempted stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person, and who is detected on board the ship before it has departed from the port."

"Port. Any port, terminal, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call."

"Stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities."

Section 2 - Arrival, stay and departure of the ship

2 In 2.1 **Standard**, a note should be added as follows:

"Note:

The following FAL forms have been developed, as presented in Appendix 1:

- General declaration - FAL Form 1
- Cargo Declaration - FAL Form 2
- Ship's Stores Declaration - FAL Form 3
- Crew's Effects Declaration - FAL Form 4
- Crew List - FAL Form 5
- Passenger List - FAL Form 6
- Dangerous Goods Manifest - FAL Form 7."

3 Add two renumbered new paragraphs after the existing paragraph 2.7.5 as follows:

"2.8 The Dangerous Goods Manifest shall be the basic document providing public authorities with the information regarding dangerous goods.

2.8.1 In the Dangerous Goods Manifest public authorities shall not require more than the following information:

- Name of ship
- IMO number
- Nationality of ship
- Master's name
- Voyage reference
- Port of loading
- Port of discharge
- Shipping agent
- Booking/reference number
- Marks and numbers:
 - container ID. No(s).
 - vehicle Reg. No(s).
- Number and kind of packages
- Proper shipping name
- Class
- UN Number
- Packing group
- Subsidiary risk(s)
- Flashpoint (in °C, c.c.)
- Marine Pollutant
- Mass (kg) – gross/net
- EmS
- Stowage position on board"

4 Renumber existing paragraphs 2.8 to 2.26 accordingly from 2.9 to 2.27 and amend the associated footnote under paragraph 2.13.

5 Delete paragraphs 2.7.6 and 2.7.6.1 and associated notes.

6 In renumbered paragraph 2.11 **Standard**, insert a new bullet as follows:

- "• 1 copy of the Dangerous Goods Manifest"

7 In renumbered paragraph 2.12 **Standard**, insert a new bullet as follows:

- "• 1 copy of the Dangerous Goods Manifest"

8 In the footnote under paragraph 3.3.1 replace "appendix 4" by "appendix 2".

9 New Section 4 should be added as follows: "**Section 4 – Stowaways**

A. General Principles

4.1 Standard. The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.*

4.2 Standard. Public authorities, port authorities, shipowners and their representatives and shipmasters shall co-operate to the fullest extent possible in order to prevent stowaway incidents and to resolve stowaway cases expeditiously and secure that an early return or repatriation of the stowaway will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships indefinitely.

B. Preventive measures

4.3. Ship/Port preventive measures

4.3.1 Port/terminal authorities

4.3.1.1 Standard. Contracting Governments shall ensure that the necessary infrastructure, and operational and security arrangements for the purpose of preventing persons attempting to stow away on board ships from gaining access to port installations and to ships, are established in all their ports, taking into consideration when developing these arrangements the size of the port, and what type of cargo is shipped from the port. This should be done in close co-operation with relevant public authorities, shipowners and shore-side entities, with the aim of preventing stowaway occurrences in the individual port.

4.3.1.2 Recommended Practice. Operational arrangements and/or security plans should, *inter alia*, address the following issues where appropriate:

- a) regular patrolling of port areas;
- b) establishment of special storage facilities for cargo subject to high risk of access of stowaways, and continuous monitoring of both persons and cargo entering these areas;
- c) inspections of warehouses and cargo storage areas;
- d) search of cargo itself, when presence of stowaways is clearly indicated;
- e) co-operation between public authorities, shipowners, masters and relevant shore-side entities in developing operational arrangements;
- f) co-operation between port authorities and other relevant authorities (e.g. police, customs, immigration) in order to prevent smuggling of humans;

* In addition, public authorities may wish to consider the non-binding conclusion of the UNHCR Executive Committee on Stowaway Asylum-Seekers (1988, No. 53 (XXIX))

- g) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities operating in national ports to ensure that only personnel authorized by these entities participate in the stowing/unstowing or loading/unloading of ships or other functions related to the ships stay in port;
- h) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities to ensure that their personnel having access to the ship is easily identifiable, and a list of names of persons likely to need to board the ship in the course of their duties is provided; and
- i) encouragement of stevedores and other persons working in the port area to report to the port authorities, the presence of any persons apparently not authorised to be in the port area.

4.3.2 Shipowner/Shipmaster

4.3.2.1 Standard. Contracting Governments shall require that shipowners and their representatives in the port, the masters as well as other responsible persons have security arrangements in place which, as far as practicable, will prevent intending stowaways from getting aboard the ship, and, if this fails, as far as practicable, will detect them before the ship leaves port.

4.3.2.2 Recommended Practice. When calling at ports and during stay in ports, where there is risk of stowaway embarkation, security arrangements should at least contain the following preventive measures:

- all doors, hatches and means of access to holds or stores, which are not used during the ships stay in port should be locked;
- access points to the ship should be kept to a minimum and be adequately secured;
- areas seaward of the ship should be adequately secured;
- adequate deck watch should be kept;
- boardings and disembarkations should, where possible, be tallied by the ships crew or, after agreement with the shipmaster, by others;
- adequate means of communication should be maintained; and
- at night, adequate lighting should be maintained both inside and along the hull.

4.3.2.3 Standard. Contracting Governments shall require that ships entitled to fly their flag, except passenger ships, when departing from a port, where there is risk of stowaway embarkation, have undergone a thorough search in accordance with a specific plan or schedule, and with priorities given to places where stowaways might hide. Search methods, which are likely to harm secreted stowaways shall not be used.

4.3.2.4 Standard. Contracting Governments shall require that fumigation or sealing of ships entitled to fly their flag may not be carried out until a search which is as thorough as possible of

the areas to be fumigated or sealed has taken place in order to ensure that no stowaways are present in those areas.

4.3.3 National Sanctions

4.3.3.1 Standard. Where appropriate, contracting Governments shall, according to their national legislation, prosecute stowaways, attempted stowaways and persons aiding stowaways in gaining access to ships.

C. *Treatment of the stowaway while on board*

4.4 General principles – Humane treatment

4.4.1 Standard. Stowaway incidents shall be dealt with consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety of the ship and the safety and well being of the stowaway.

4.4.2 Standard. Contracting Governments shall require that shipmasters operating ships entitled to fly their flag, take appropriate measures to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaway while he/she is on board, including providing him/her with adequate provisioning, accommodation, proper medical attention and sanitary facilities.

4.5 Work on board

4.5.1 Standard. Stowaways shall not be required to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation on board.

4.6 Questioning and notification by the shipmaster

4.6.1 Standard. Contracting Governments shall require shipmasters to make every effort to establish the identity, including nationality/citizenship of the stowaway and the port of embarkation of the stowaway, and to notify the existence of the stowaway along with relevant details to the public authorities of the first planned port of call. This information shall also be provided to the shipowner, public authorities at the port of embarkation, the flag State and any subsequent ports of call if relevant.

4.6.2 Recommended Practice. When gathering relevant details for notification the shipmaster should use the form as specified in appendix 3.

4.6.3 Standard. Contracting Governments shall instruct shipmasters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself/herself to be a refugee, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway.

4.7 Notification of the International Maritime Organization

4.7.1 Recommended Practice. Public authorities should report all stowaway incidents to the Secretary General of the International Maritime Organization.

D. Deviation from the planned route

4.8 Standard. Public authorities shall urge all shipowners operating ships entitled to fly their flag to instruct their masters not to deviate from the planned voyage to seek the disembarkation of stowaways discovered on board the ship after it has left the territorial waters of the country where the stowaways embarked, unless:

- permission to disembark the stowaway has been granted by the public authorities of the State to whose port the ship deviates; or
- repatriation has been arranged elsewhere with sufficient documentation and permission for disembarkation; or
- there are extenuating security, health or compassionate reasons.

E. Disembarkation and return of a stowaway

4.9 The State of the first port of call according to the voyage plan

4.9.1 Standard. Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall decide in accordance with national legislation whether the stowaway is admissible to that State.

4.9.2 Standard. Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway, when the stowaway is in possession of valid travel documents for return, and the public authorities are satisfied that timely arrangements have been or will be made for repatriation and all the requisites for transit fulfilled.

4.9.3 Standard. Where appropriate and in accordance with national legislation, public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway when the public authorities are satisfied that they or the shipowner will obtain valid travel documents, make timely arrangements for repatriation of the stowaway, and fulfil all the requisites for transit. Public authorities shall, further, favourably consider allowing disembarkation of the stowaway, when it is impracticable to remove the stowaway on the ship of arrival or other factors exist which would preclude removal on the ship. Such factors may include, but are not limited to when:

- a case is unresolved at the time of sailing of the ship; or
- the presence on board of the stowaway would endanger the safe operation of the ship, the health of the crew or the stowaway.

4.10 Subsequent ports of call

4.10.1 Standard. When disembarkation of a stowaway has failed in the first scheduled port of call after discovery of the stowaway, public authorities of the subsequent ports of call shall examine the stowaway as for disembarkation in accordance with Standards 4.9.1, 4.9.2 and 4.9.3.

4.11 State of Nationality or Right of Residence

4.11.1 Standard. Public authorities shall in accordance with international law accept the return of stowaways with full nationality/citizenship status or accept the return of stowaways who in accordance with their national legislation have a right of residence in their State.

4.11.2 Standard. Public authorities shall, when possible, assist in determining the identity and nationality/citizenship of stowaways claiming to be a national or having a right of residence in their State.

4.12 State of Embarkation

4.12.1 Standard. When it has been established to their satisfaction that stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept for examination such stowaways being returned from their point of disembarkation after having been found inadmissible there. The public authorities of the State of embarkation shall not return such stowaways to the country where they were earlier found to be inadmissible.

4.12.2 Standard. When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaways, and of stowaways found on board the ship while it is still in the territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

4.12.3 Standard. When an attempted stowaway has not been disembarked at the port of embarkation he/she is to be treated as a stowaway in accordance with the regulation of this section.

4.13 The flag State

4.13.1 Standard. The public authorities of the flag State of the ship shall assist and co-operate with the master/shipowner or the appropriate public authority at ports of call in:

- identifying the stowaway and determining his/her nationality;
- making representations to the relevant public authority to assist in the removal of the stowaway from the ship at the first available opportunity; and
- making arrangements for the removal or repatriation of the stowaway.

4.14 Return of stowaways

4.14.1 Recommended Practice. When a stowaway has inadequate documents, public authorities should, whenever practicable and to an extent compatible with national legislation and security requirements, issue a covering letter with a photograph of the stowaway and any other important information. The letter, authorising the return of the stowaway either to his/her country of origin or to the point where the stowaway commenced his/her journey, as appropriate, by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed

over to the operator affecting the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and/or the point of disembarkation.

4.14.2 Recommended Practice. Public authorities in the State where the stowaway has disembarked should contact the relevant public authorities at transit points during the return of a stowaway, in order to inform them of the status of the stowaway. In addition public authorities in countries of transit during the return of any stowaway should allow, subject to normal visa requirements and national security concerns, the transit through their ports and airports of stowaways travelling under the removal instructions or directions of public authorities of the country of the port of disembarkation.

4.14.3 Recommended Practice. When a port State has refused disembarkation of a stowaway that State should, without undue delay, notify the Flag State of the ship carrying the stowaway of the reasons for refusing disembarkation.

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

4.15.1 Recommended practice. The public authorities of the State where a stowaway has been disembarked should generally inform the shipowner, on whose ship the stowaway was found, or his representative, as far as practicable, of the level of cost of detention and return of the stowaway, if the shipowner is to cover these costs. In addition, public authorities should keep such costs to a minimum, as far as practicable and according to national legislation, if they are to be covered by the shipowner.

4.15.2 Recommended Practice. The period during which shipowners are held liable to defray costs of maintenance of a stowaway by public authorities in the State where the stowaway has been disembarked should be kept to a minimum.

4.15.3 Standard. Public authorities shall, according to national legislation, consider mitigation of penalties against ships where the master of the ship has properly declared the existence of a stowaway to the appropriate authorities in the port of arrival, and has shown that all reasonable preventive measures had been taken to prevent stowaways gaining access to the ship.

4.15.4 Recommended practice. Public authorities should, according to national legislation, consider mitigation of other charges that might otherwise be applicable, when shipowners have co-operated with the control authorities to the satisfaction of those authorities in measures designed to prevent the transportation of stowaways."

10 Sections 4, 5 and 6, and corresponding paragraphs should be renumbered as sections 5, 6 and 7.

11 In renumbered paragraphs 5.16, 5.17 and 5.18 replace "Standard 4.8" by "Standard 5.15".

12 In renumbered paragraph 7.5 replace "Standard 6.2" by "Standard 7.2".

13 In renumbered paragraph 7.9 replace "Standard 6.2" by "Standard 7.8".

14 Appendices should be renumbered as follows:

.1 Appendix 1 to be kept as Appendix 1;

.2 Appendix 2 to become Appendix 6;

- .3 Appendix 3 to become Appendix 4;
 - .4 Appendix 4 to become Appendix 2;
 - .5 Appendix 5 to be kept as Appendix 5; and
 - .6 Appendix 6 to become Appendix 7.
- 15 Add the following new Appendix 3 – *Form referred to in Recommended Practice 4.6.2:*

"APPENDIX 3
Form of Stowaway Details referred to in Recommended Practice 4.6.2

SHIP DETAILS	<i>ID-document type, e.g. Passport No.,</i>
<i>Name of ship:</i>	<i>ID Card No. or Seaman's book No.:</i>
<i>IMO number:</i>	<i>If yes,</i>
<i>Flag:</i>	<i>When issued:</i>
<i>Company:</i>	<i>Where issued:</i>
<i>Company address:</i>	<i>Date of expiry:</i>
<i>Agent in next port:</i>	<i>Issued by:</i>
<i>Agent address:</i>	<i>Photograph of the stowaway:</i>
<i>IRCS:</i>	
<i>INMARSAT number:</i>	
<i>Port of registry:</i>	
<i>Name of the Master:</i>	
STOWAWAY DETAILS	
<i>Date/time found on board:</i>	<i>General physical description of the stowaway:</i>
<i>Place of boarding:</i>	
<i>Country of boarding:</i>	
<i>Date/time of boarding:</i>	
<i>Intended final destination:</i>	
<i>Stated reasons for boarding the ship*:</i>	
<i>Surname:</i>	
<i>Given name:</i>	
<i>Name by which known:</i>	
<i>Gender:</i>	

* If the Stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.

<i>Date of birth:</i>	<i>First language:</i>
<i>Place of birth:</i>	<i>Spoken:</i>
<i>Claimed nationality:</i>	<i>Read:</i>
<i>Home address:</i>	<i>Written:</i>
	<i>Other languages:</i>
<i>Country of domicile:</i>	<i>Spoken:</i>
	<i>Read:</i>
	<i>Written:</i>

Other details:

1) *Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the Stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:*

2) *Inventory of the Stowaway's possessions:*

3) *Statement made by the Stowaway:*

4) *Statement made by the Master (including any observations on the credibility of the information provided by the Stowaway).*

Date(s) of Interview(s):

Stowaway's signature:

Date:

Master's signature:

Date:

17 At the end of Form 6 in Appendix 1 delete the entire text starting with "Example of a form...".
