

Republika Mauritiusu	1 września 1994 r.	Republika Surinamu	1 września 1994 r.
Meksykańskie Stany Zjednoczone	1 września 1994 r.	Syryjska Republika Arabska	1 września 1994 r.
Księstwo Monako	1 września 1994 r.	Konfederacja Szwajcarska	1 września 1994 r.
Królestwo Niderlandów	1 września 1994 r.	Królestwo Szwecji	1 września 1994 r.
Republika Federalna Niemiec	1 września 1994 r.	Królestwo Tajlandii	1 września 1994 r.
Federalna Republika Nigerii	1 września 1994 r.	Królestwo Tonga	17 listopada 2003 r.
Królestwo Norwegii	1 września 1994 r.	Republika Trynidadu i Tobago	1 września 1994 r.
Nowa Zelandia	1 września 1994 r.	Republika Tunezyjska	1 września 1994 r.
Republika Peru	1 września 1994 r.	Ukraina	1 września 1994 r.
Republika Portugalska	1 września 1994 r.	Wschodnia Republika Urugwaju	1 września 1994 r.
Republika Zielonego Przylądka	1 września 1994 r.	Republika Vanuatu	1 września 1994 r.
Federacja Rosyjska	1 września 1994 r.	Boliwariańska Republika Wenezueli	9 lipca 2002 r.
Rumunia	24 czerwca 2001 r.	Republika Węgierska	1 września 1994 r.
Republika Senegalu	1 września 1994 r.	Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	1 września 1994 r.
Serbia i Czarnogóra	1 września 1994 r.	Republika Włoska	1 września 1994 r.
Republika Seszeli	1 września 1994 r.	Republika Wybrzeża Kości Słoniowej	1 września 1994 r.
Republika Singapuru	1 września 1994 r.	Republika Wysp Marshalla	28 stycznia 1995 r.
Republika Słowacka	1 września 1994 r.	Republika Zambii	1 września 1994 r.
Republika Słowenii	1 września 1994 r.		
Demokratyczno-Socjalistyczna Republika Sri Lanki	5 maja 1998 r.		
Stany Zjednoczone Ameryki	1 września 1994 r.		

Minister Spraw Zagranicznych: *A. D. Rotfeld*

1000

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI

o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego,

sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.,

przyjęte przez Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 11 stycznia 1996 r.

Przekład

UCHWAŁA FAL. 5(24) przyjęta w dniu 11 stycznia 1996 r.

Przyjęcie poprawek do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, 1965, tekst poprawiony

KOMITET UŁATWIEŃ,

PRZYPOMINAJĄC postanowienia artykułu VII ustęp 2 litera a) Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, 1965, w jej wersji poprawionej, zwanej dalej „Konwencją”, dotyczące procedury wprowadzania poprawek do jej załącznika,

RESOLUTION FAL. 5(24) adopted on 11 January 1996

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,

PRZYPOMINAJĄC zadania powierzone przez Konwencję Komitetowi Ułatwień w celu rozważenia i przyjęcia poprawek do Konwencji,

WZIAWSZY POD UWAGĘ, na swojej dwudziestej czwartej sesji, poprawki do załącznika do Konwencji, które zostały zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z zapisem artykułu VII ustęp 2 litera a) przedmiotowej Konwencji,

1. PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst jest zamieszczony w załączniku do niniejszej uchwały;
2. POSTANAWIA, że zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera b) Konwencji wymienione powyżej poprawki wejdą w życie z dniem 1 maja 1997 r., chyba że przed dniem 1 lutego 1997 r. co najmniej jedna trzecia Umawiających się Rządów notyfikuje na piśmie Sekretarzowi Generalnemu, że nie akceptuje wymienionych poprawek;
3. PROSI Sekretarza Generalnego, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, o przekazanie poprawek zawartych w załączniku wszystkim Umawiającym się Rządów;
4. PROSI TAKŻE Sekretarza Generalnego o notyfikowanie Rządów Sygnatariuszom przyjęcia i wejścia w życie poprawek.

Załącznik

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI
O UŁATWIENIU MIĘDZYNARODOWEGO
OBROTU MORSKIEGO, 1965,
TEKST POPRAWIONY

1. Rozdział 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU

1. Zmienia się Zaleconą praktykę 2.7.4, jak następuje:

„2.7.4 *Zalecona praktyka*. Lista sporządzona przez armatora na jego własny użytek powinna zostać zaakceptowana zamiast i w miejsce listy pasażerów z zastrzeżeniem, że zawiera informacje przewidziane w Zaleconej praktyce 2.7.3 i że jest opatrzona datą i podpisana lub uwierzytelniona zgodnie z Normą 2.7.5.”.

2. Dodaje się następującą notę po Normie 2.7.6:

„*Nota*: Można zawiadomić o obecności pasażerów bez biletu, wpisując np. notę w rubryce „Uwagi” w zgłoszeniu ogólnym lub wykorzystując formularz listy pasażerów lub załogi, gdzie tytuł byłby zastąpiony przez „Lista pasażerów bez biletu”.”.

2. Rozdział 6 — POSTANOWIENIA RÓŻNE

Zmienia się Zaleconą praktykę 6.12 w następujący sposób:

„6.12. *Zalecona praktyka*. Każdy Umawiający się Rząd powinien utworzyć krajowy komitet ułatwień

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-fourth 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 1997 unless, prior to 1 February 1997 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
CONVENTION ON FACILITATION
OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965,
AS AMENDED

1. Section 2 — ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP:

1. Recommended Practice 2.7.4 is amended to read:

“2.7.4 *Recommended Practice*. A list compiled by the shipowners for their own use should be accepted in place of the Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.7.3 and is dated and signed or authenticated in accordance with Standard 2.7.5.”.

2. A new note is added to Standard 2.7.6, which reads:

“*Note*: Notification of stowaways can be made, for example, by a notation in the “Remarks” area of the General Declaration or by using a Passenger or a Crew List, with the title amended to “stowaway list”.”.

2. Section 6 — MISCELLANEOUS PROVISIONS:

Recommended Practice 6.12 is amended to read:

“6.12 *Recommended Practice*. Each Contracting Government should establish a national maritime

w transporcie morskim lub podobny krajowy organ koordynujący, w celu zachęcania do przyjmowania i wdrażania działań upraszczających między poszczególnymi rządowymi resortami, agencjami i innymi organizacjami, które zajmują się lub są odpowiedzialne za różne aspekty międzynarodowego obrotu morskiego, jak również między administracją portową i armatorami.

Nota: Tworząc krajowy komitet ułatwień w transporcie morskim lub podobny organ koordynujący, Umawiające się Rządy są proszone o branie pod uwagę wytycznych ustalonych w okólniku FaI.5/Circ.2.”.

3. Rozdział 4 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE ŁADUNKÓW I INNYCH ARTYKUŁÓW

Zmienia się zaleconą praktykę 4.7, jak następuje:

„4.7 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny utworzyć procedury, które mogą zawierać elektroniczne przekazywanie danych (EDI), aby umożliwić przedłożenie wcześniejszej informacji przed nadejściem ładunku, w celu zastosowania technik selektywnych, włącznie z analizą ryzyka, dla ułatwienia odprawy celnej.”.

4. Rozdział 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB

Zmienia się Normę 3.32, jak następuje:

„3.32 *Norma.* Od pasażerów statku wycieczkowego nie powinno się zwyczajowo wymagać pisemnej deklaracji celnej dotyczącej ich mienia osobistego. Jednakże w przypadku przedmiotów, których dotyczy wysoka stawka opłat celnych lub innych opłat i podatków, można wymagać pisemnej deklaracji oraz gwarancji.”.

5. Rozdział 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB

Dodaje się nowe normy w następującym brzmieniu:

1. „3.3.2 *Norma.* Umawiające się Rządy zaakceptują do dalszej weryfikacji osobę zawróconą z miejsca zejścia na ląd, po tym jak została uznana za osobę niepożądaną, jeśli osoba ta zaokrętowała się na obszarze tych Umawiających się Rządów. Umawiające się Rządy nie powinny odsyłać takiej osoby do kraju, w którym przednio została uznana za niepożądaną.

Nota 1: Celem tego przepisu nie jest uniemożliwienie władzom publicznym poddawania bardziej szczegółowym czynnościom sprawdzającym osób niepożądanych, które zostały zawrócone, w celu określenia, czy ostatecznie mogą zostać wpuszczone na terytorium danego Państwa, czy też należy podjąć kroki w celu ich transferu, odesłania lub wydalenia do Państwa, którego mają obywatelstwo, lub w którym zostaną przyjęte. Jeżeli osoba uznana za osobę niepożądaną zgubiła lub zniszczyła swój dokument podróży, Umawiający się Rząd przyjmie w zastępstwie

transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, for the encouragement of the adoption and implementation of facilitation measures, between governmental departments, agencies and other organizations concerned with, or responsible for, various aspects of international maritime traffic, as well as port authorities and shipowners.

Note: In establishing a national maritime transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, Contracting Governments are invited to take into account the guidelines set out in FaI.5/Circ.2.”.

3. Section 4 — ARRIVAL STAY AND DEPARTURE OF CARGO AND OTHER ARTICLES

Recommended Practice 4.7 is amended to read:

“4.7 *Recommended Practice.* Public authorities should develop procedures, which may include electronic data interchange (EDI), to allow for the submission of advance information prior to arrival of cargo to enable selectivity techniques, including risk analysis to be used to facilitate customs clearance.”.

4. Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS

Standard 3.32 is amended to read:

“3.32 *Standard.* Cruise passengers shall not normally be required to provide a written declaration for their personal effects. However, in the case of articles which involve a high amount of customs duties and other taxes and charges, a written declaration and a security may be required.”.

5. Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS

New Standards are added to read:

1. “3.3.2 *Standard.* Contracting Governments shall accept for examination a person being returned from his point disembarkation after having been found inadmissible if this person had embarked in their territory. Contracting Governments shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

Note 1: This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel document, a Contracting Government will accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public

dokument potwierdzający okoliczności zaokrętowania i przyjazd wydany przez władze publiczne Umawiającego się Rządu, w którym ta osoba została uznana za niepożądaną.

Nota 2: Żadne postanowienie normy albo Noty 1 nie może być interpretowane jako sprzeczne z postanowieniami Konwencji Narodów Zjednoczonych z dnia 28 lipca 1951 r. dotyczącej statusu uchodźców oraz Protokołu z dnia 31 stycznia 1967 r. dotyczącego statusu uchodźców, w sprawie zakazu wydalenia lub odesłania uchodźcy."

2. „3.3.3 *Norma.* Obowiązek przetransportowania osoby poza terytorium Państwa spoczywający na armatorze ustaje z chwilą, kiedy ta osoba zostaje ostatecznie wpuszczona na terytorium tego Państwa.”
3. „3.3.4 *Norma.* Umawiające się Rządy i armatorzy współpracują ze sobą w celu ustalenia ważności i autentyczności paszportów i wiz.”.

6. Rozdział 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB

Dodaje się nową zaleconą praktykę w następującym brzmieniu:

„3.49 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zapewnić system odprawy przed przyjazdem pozwalającym załogom statków regularnie zawijających do ich portów na uzyskanie wcześniejszej zgody na czasowe zejście na ląd. Jeżeli statek nie jest notowany w rejestrach imigracyjnych i jeżeli lokalnie jest reprezentowany przez armatora, jego agenta cieszącego się dobrą opinią, władze publiczne powinny zwyczajowo, po stwierdzeniu, że wymagane przez nie informacje przed przybyciem statku są zadowalające, zezwolić temu statkowi na bezpośrednie udanie się do jego nabrzeża bez poddania go dalszym rutynowym formalnościom imigracyjnym, chyba że władze publiczne postanowią inaczej.”.

authorities of the Contracting Government where the person was found to be inadmissible.

Note 2: Nothing in this Standard or in Note 1 is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the United Nations Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, which concern the prohibition of the expulsion or return of a refugee.”.

2. “3.3.3 *Standard.* The obligation of a shipowner to transport any person away from the territory of a State shall terminate from the moment such a person has been definitely admitted into that State.”.
3. “3.3.4 *Standard.* Contracting Governments and shipowners shall co-operate, where practicable, to establish the validity and authenticity of passports and visas.”.

6. Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS

A new Recommended Practice is added to read:

“3.49 *Recommended Practice.* Public authorities should provide a system of pre-arrival clearance to allow the crew of ships which call regularly at their ports to obtain advance approval for temporary shore leave. Where a ship has no adverse immigration record and is locally represented by a shipowner or a reputable agent of the shipowner, the public authorities should normally, after satisfactory consideration of such pre-arrival particulars as they may require, permit the ship to proceed directly to its berth and be subject to no further routine immigration formalities, unless otherwise required by the public authorities.”.

1001

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 18 stycznia 2005 r.

w sprawie mocy obowiązującej Poprawek do załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r., przyjętych przez Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 11 stycznia 1996 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że dnia 11 stycznia 1996 r. zostały przyjęte przez Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej Poprawki do załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.

Poprawki zostały przyjęte na podstawie artykułu VII ustęp 2 litera a) konwencji i weszły w życie dnia 1 maja 1997 r.

W stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej Poprawki weszły w życie dnia 1 maja 1997 r.