

|                              |                      |   |                 |
|------------------------------|----------------------|---|-----------------|
| Republika Surinamu           | 1 maja 1997 r.       | Republika Vanuatu   | 1 maja 1997 r.  |
| Syryjska Republika Arabska   | 1 maja 1997 r.       | Boliwariańska Republika Wenezueli                               | 9 lipca 2002 r. |
| Konfederacja Szwajcarska     | 1 maja 1997 r.       | Republika Węgierska   | 1 maja 1997 r.  |
| Królestwo Szwecji            | 1 maja 1997 r.       | Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii<br>i Irlandii Północnej | 1 maja 1997 r.  |
| Królestwo Tajlandii          | 1 maja 1997 r.       | Republika Włoska  | 1 maja 1997 r.  |
| Królestwo Tonga              | 17 listopada 2003 r. | Republika Wybrzeża Kości Słoniowej                              | 1 maja 1997 r.  |
| Republika Trynidadu i Tobago | 1 maja 1997 r.       | Republika Wysp Marshalla  | 1 maja 1997 r.  |
| Republika Tunezyjska         | 1 maja 1997 r.       | Republika Zambii  | 1 maja 1997 r.  |
| Ukraina                      | 1 maja 1997 r.       |   |                 |
| Wschodnia Republika Urugwaju | 1 maja 1997 r.       | Minister Spraw Zagranicznych: <i>A. D. Rotfeld</i>              |                 |

## 1002

### 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 w dniu 9 września 1999 r.

*Przekład*

#### **UCHWAŁA FAL.6 (27)** przyjęta w dniu 9 września 1999 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 procedur wprowadzania poprawek do jej załącznika,

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

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

1. PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst został zamieszczony w załączniku do niniejszej uchwały;

#### **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, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

- |  |   |
|--|---|
| <p>2. POSTANAWIA, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera b) Konwencji, że wymienione powyżej poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2001 r., chyba że przed dniem 1 października 2000 r., co najmniej jedna trzecia Umawiających się Rządów notyfikuje na piśmie Sekretarzowi Generalnemu, że nie akceptuje wymienionych poprawek;</p> <p>3. PROSI Sekretarza Generalnego, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, o przekazanie zmian zawartych w załączniku do niniejszej uchwały wszystkim Umawiającym się Rządom;</p> <p>4. PROSI TAKŻE Sekretarza Generalnego o notyfikowanie Rządom Sygnatariuszom przyjęcia i wejścia w życie poprawek.</p> | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.</p> |
|--|---|

## Załącznik

## Annex

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI FAL,  
TEKST POPRAWIONYAMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE FAL  
CONVENTION, AS AMENDED

## Rozdział 1 — DEFINICJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE

## Section 1 — DEFINITIONS AND GENERAL PROVISIONS

C. TECHNIKI ELEKTRONICZNEGO PRZETWARZANIA  
DANYCH

## C. ELECTRONIC DATA-PROCESSING TECHNIQUES

1. Podnosi się do rangi normy Zaleconą praktykę 1.4 i zmienia się tekst, jak następuje:

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

„1.4 *Norma*. Przy wprowadzaniu techniki przekazywania danych (EDI) w celu ułatwienia odpraw, Umawiające się Rządy zachęcają władze publiczne i inne zainteresowane strony (armatorów, spółki przeładunkowe, porty morskie i agentów, etc.) do wymieniania danych zgodnie z właściwymi normami Narodów Zjednoczonych, włączając w to normy Narodów Zjednoczonych dla wymiany danych informatycznych dla administracji, handlu i transportu (UN/EDIFACT).”.

“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. Zmienia się istniejącą Normę 1.5, jak następuje:

2. Amend existing Standard 1.5 as follows:

„1.5 *Norma*. Władze publiczne zaakceptują każdy dokument wymagany w procesie odprawy w formie papierowej, utworzony na czystym papierze za pomocą technik przetwarzania danych, pod warunkiem że będzie czytelny i zgodny z formatem zamieszczonym w Konwencji FAL i będzie zawierał wymagane informacje.”.

“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. Zmienia się Normę 1.6, jak następuje:

3. Amend existing Standard 1.6 as follows:

„1.6 *Norma*. Władze publiczne, które stosują techniki elektronicznego przekazywania danych (EDI) w procesie odprawy, ograniczają informacje żądane od armatorów i innych zainteresowanych stron do informacji wymaganych przez Konwencję FAL.”.

“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. Zmienia się tekst wstępny do Zalecanej praktyki 1.7, jak następuje:

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

„1.7 *Zalecona praktyka*. Jeżeli władze publiczne zamierzają zastosować, stosują lub modyfikują

“1.7 *Recommended Practice*. When planning for, introducing or modifying electronic data inter-

techniki elektronicznego przekazywania danych (EDI) w procesie odprawy, powinny one:"

5. Zmienia się istniejącą Normę 1.8, jak następuje:

„1.8 *Norma*. Władze publiczne, które wprowadzają techniki elektronicznego przekazywania danych (EDI) w celu ułatwienia procesu odprawy, zachęcają przedsiębiorców morskich i inne zainteresowane strony do ich stosowania, ale nie powinni obniżyć poziomu świadczonych usług przedsiębiorcom, którzy nie stosują tych technik.”.

6. Dodaje się nową sekcję D poświęconą nielegalnemu handlowi narkotykami, jak następuje:

„D. NIELEGALNY HANDEL NARKOTYKAMI

1.9 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny starać się wprowadzać porozumienia o współpracy z armatorami i innymi zainteresowanymi stronami, w celu zwiększenia swoich zdolności do zwalczania przemytu narkotyków przy jednoczesnym zwiększeniu ułatwień. Takie porozumienia mogłyby opierać się na protokołach do umów Rady do spraw Współpracy Celnej\* i na dyrektywach pokrewnych.

1.10 *Norma*. Jeżeli w ramach umowy o współpracy władze publiczne, armatorzy i inne zainteresowane strony mają dostęp do ważnych informacji handlowych lub innych, muszą traktować te informacje jako poufne.

1.11 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny używać analizy ryzyka do poprawy zdolności śledzenia nielegalnego obrotu narkotykami, ułatwiając w ten sposób legalne poruszanie się osób i wymianę dóbr.”.

Rozdział 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU

B. TREŚĆ I PRZEZNACZENIE DOKUMENTÓW

1. W Zalecanej praktyce 2.3.1 dodaje się wyrazy „identyfikacja kontenera, w razie potrzeby,” przed wyrazami „znaki i numery” w piątym tiret litery a) i w czwartym tiret litery b).

2. Dodaje się poniższą notę do tekstu Zalecanej praktyki 2.3.1:

„*Nota*: W celu właściwego opisanie liczby i rodzaju paczek w zgłoszeniu ładunku, armatorzy i inne zainteresowane strony powinny zapewnić, że zostanie użyta jednostka opakowania zewnętrznego. Jeżeli towary są umieszczone na paletach, należy określić liczbę i rodzaj paczek w palecie. Jeżeli towary na pa-

change (EDI) techniques or 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 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.”.

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

\* Nosząca od 1994 r. nazwę „Światowa Organizacja Celna”.

\* Since 1994 known as the World Customs Organization.

lecie nie są opakowane, powinien być stosowany opis i określenie ilości towarów na palecie.”.

3. Zmienia się Zaleconą praktykę 2.5.2, jak następuje:

„2.5.2 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny zwyczajowo wymagać informacji tylko o tych rzeczach załogi, które nie spełniają warunków wymaganych do korzystania ze zwolnienia z opłat i należności celnych lub są objęte zakazem albo podlegają ograniczeniom.”.

4. Tekst w rubryce 2 z formularza FAL 4 zastępuje się następującym tekstem:

„Mienie nieodpowiadające warunkom zwolnienia z opłat i należności celnych albo objęte zakazem lub podlegające ograniczeniom.”.

### Rozdział 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB

#### A. WYMAGANIA WJAZDOWE I WYJAZDOWE ORAZ PROCEDURA

1. Dodaje się nową Normę 3.3.3 i nową Zaleconą praktykę 3.3.4 w brzmieniu:

„3.3.3 *Norma*. Do momentu poddania weryfikacji w celu wydania decyzji o wpuszczeniu pasażerów i załogi na terytorium Państwa, za ich ochronę i opiekę nad nimi odpowiedzialność ponosi armator.

3.3.4 *Zalecona praktyka*. Od momentu przyjęcia pasażerów i załogi do warunkowej bądź bezwarunkowej weryfikacji i jeśli osoby, których to dotyczy, pozostają pod kontrolą fizyczną władz publicznych, władze publiczne powinny być odpowiedzialne za ich ochronę i opiekę do chwili, gdy osoby te zostaną wpuszczone lub uznane za niepożądane.”.

2. Zmienia się numerację istniejącej Normy 3.3.3 na Normę 3.3.5 i dodaje nową Normę 3.3.6. w brzmieniu:

„3.3.6 *Norma*. Jeżeli osoba została uznana za niepożądaną, władze publiczne, bez zbędnej zwłoki, poinformują armatora i skonsultują się z nim w sprawie odesłania. Armator jest odpowiedzialny za koszty odesłania osoby uznanej za niepożądaną i, w przypadku gdy osoba ta jest ponownie przeniesiona pod opiekę armatora, armator ponosi odpowiedzialność za dokonanie szybkiego jej odesłania:

- do kraju zaokrętowania,
- w każde inne miejsce, gdzie osoba ta może zostać wypuszczona.”.

3. Istniejąca Norma 3.3.4 otrzymuje numer 3.3.7.

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 REQUIREMENTS AND PROCEDURES

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. ŚRODKI UŁATWIAJĄCE ODPRAWĘ PASAŻERÓW, ZAŁOGI I BAGAŻU**

1. Norma 3.15.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„3.15.1 *Norma.* Władze publiczne zachęcą armatorów do podejmowania środków ostrożności w miejscu zaokrętowania, w celu upewnienia się, że pasażerowie posiadają jakikolwiek dokument wymagany do kontroli w Państwie przyjmującym lub tranzytowym.”.

2. Dodaje się nową Normę 3.15.2 w następującym brzmieniu:

„3.15.2 *Norma.* Jeżeli osoba zostaje uznana za niepożądaną i jest odesłana z terytorium kraju, armator nie może być pozbawiony możliwości odzyskania od tej osoby kosztów, jakie mogą wyniknąć z jej niewpuszczenia.”.

3. Istniejąca Zalecona praktyka 3.15.2 otrzymuje numer 3.15.3.

**Rozdział 4 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE Z PORTU ŁADUNKÓW I INNYCH ARTYKUŁÓW****A. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

1. Zmienia się Zaleconą praktykę 4.3, jak następuje:

„4.3 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zachęcać armatorów i/lub operatorów morskich terminali ładunkowych do wyposażenia ich w odpowiednie urządzenia magazynowe do ładunków specjalnych (np. przedmioty wartościowe, towary o krótkiej trwałości, zwłoki ludzkie, materiały radioaktywne i inne ładunki niebezpieczne, żywe zwierzęta itp.); te obszary morskich terminali ładunkowych, w których składowane są ładunki, w tym ładunki specjalne oraz pocztę, przed wysyłką drogą morską, powinny być stale chronione przed wstępem osób nieupoważnionych.”.

2. Dodaje się nową Normę 4.4 w brzmieniu:

„4.4 *Norma.* Umawiający się Rząd, który wymaga licencji i pozwoleń eksportowych, importowych i przeładunkowych dla niektórych rodzajów towarów, ustanowi proste procedury pozwalające na szybkie uzyskanie i odnowienie tych licencji i pozwoleń.”.

3. Dodaje się nową Zaleconą praktykę 4.5 w brzmieniu:

„4.5 *Zalecona praktyka.* Jeżeli ładunek mógłby, ze względu na swój rodzaj, znaleźć się we właściwości służb kontrolnych — np. celnych i weterynaryjnych lub sanitarnych — Umawiające się Rządy powinny upoważnić do odprawy służby celne lub jedną z pozostałych służb lub, jeśli to niewykonalne, podjąć wszelkie konieczne kroki,

**B. MEASURES TO FACILITATE CLEARANCE OF 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 persons, 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

w celu zapewnienia jednoczesnej odprawy, w jednym miejscu z minimum opóźnienia.”.

4. Zmienia się numerację istniejącej Zalecanej praktyki 4.4 na 4.6.

#### B. ODPRAWA TOWARÓW EKSPORTOWANYCH

1. Zastępuje się tytuły „B. Odprawa ładunków eksportowanych” i „C. Odprawa ładunków importowanych” przez tytuł „B. Odprawa ładunku”.

2. Istniejące tytuły D, E i F zmienia się odpowiednio na tytuły C, D i E.

3. Tekst istniejącej Zalecanej praktyki 4.7 zastępuje się następującym tekstem:

„4.7 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny opracować procedury umożliwiające użycie informacji dostarczonej przed przybyciem ładunku w celu ułatwienia procesu składania deklaracji celnej i pozwolenia na odprawę przed przybyciem ładunku.”.

4. W rozdziale 4 sekcji B dodaje się następujące nowe normy i zalecane praktyki.

„4.8 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny opracować procedury dla odprawy ładunku, które opierałyby się na właściwych postanowieniach i pokrewnych dyrektywach Międzynarodowej konwencji dotyczącej uproszczenia i harmonizacji postępowania celnego (Konwencja z Kioto).

4.9 *Norma*. Władze publiczne ograniczą fizyczne interwencje do minimum niezbędnego do zapewnienia zgodności z prawem, poprzez użycie oceny ryzyka w celu określenia ładunku, który powinien być skontrolowany.

4.10 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne, o ile dysponują wystarczającymi środkami, powinny, ilekroć jest to konieczne, przeprowadzać, na podstawie ważnego wniosku, fizyczne inspekcje ładunku w miejscu, gdzie jest on załadowany na środki transportu, i podczas procesu załadunku albo na nabrzeżu lub, w przypadku ładunku jednostkowego, w miejscu, w którym kontener jest załadowywany i plombowany.

4.11 *Norma*. Władze publiczne zapewniają, aby wymogi dotyczące gromadzenia danych statystycznych w sposób znaczny nie zmniejszyły efektywności handlu morskiego.

4.12 *Zalecona praktyka*. Władze publiczne powinny stosować techniki elektronicznego przekazywania danych (EDI) w celu uzyskiwania informacji dla przyspieszenia i uproszczenia procesów odprawy.”.

5. Zmienia się odpowiednio numerację istniejących norm i zaleconych praktyk 4.5 do 4.15.

necessary steps to ensure that clearance is carried out simultaneously at one place 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 Practice 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 Practice 4.5 to 4.15 accordingly.