

- 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. 7517
- 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. 7519
- 1003** — 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 9 września 1999 r. 7525
- 1004** — 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 10 stycznia 2002 r. 7526
- 1005** — 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 10 stycznia 2002 r. 7539

ROZPORZĄDZENIE

- 1006** — Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 czerwca 2005 r. w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu Wsparcia Policji 7540

988

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI

o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego,

sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.,

przyjęte przez Konferencję Umawiających się Rządów w dniu 10 listopada 1977 r.

Przekład

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI

o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, 1965 r., przyjęte przez Konferencję Umawiających się Rządów w dniu 10 listopada 1977 r.

W rozdziale 1 — DEFINICJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE, w sekcji A. *DEFINICJE* dodaje się nową następującą definicję po definicji „Poczta”:

„*Pasażer w tranzycie*. Pasażer, który przybywa z obcego kraju na pokładzie statku w celu kontynuowania podróży do innego obcego kraju na pokładzie statku lub jakimkolwiek innym środkiem transportu.”

oraz zamieszcza nową następującą definicję po definicji „Zasoby statku”:

„*Zezwolenie na zejście na ląd*. Zezwolenie dla członka załogi na przebywanie na lądzie podczas postoju

AMENDMENTS TO THE ANNEX

of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, adopted by the Conference of Contracting Governments on 10 November 1977

Insert in Section 1 — DEFINITIONS AND GENERAL PROVISIONS, Sub-Section A. *DEFINITIONS*, the following new definition after the definition of “Mail”:

„*Passenger in transit*. A passenger who arrives by ship from a foreign country for the purpose of continuing his journey by ship or some other means of transport to a foreign country.”

and the following new definition after the definition of “Ship’s stores”:

„*Shore leave*. Permission for a crew member to be ashore during the ship’s stay in port within such

statku w porcie, w ustalonych granicach geograficznych lub w ustalonych terminach, udzielone w razie takiej potrzeby przez władze publiczne.”.

W rozdziale 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU w sekcji E. ŚRODKI DLA UŁATWIENIA ODPRAWY ŁADUNKU, PASAŻERÓW, ZAŁOGI I BAGAŻY dodaje się następujący tekst:

„2.12.2 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zachęcać właścicieli, użytkowników nabrzeży i magazynów do składowania ładunków, do zapewnienia specjalnych miejsc składowania ładunków, które są narażone na wysokie ryzyko kradzieży, a także zapewnić ochronę przed nieupoważnionym dostępem do obszarów, w których ładunki są magazynowane czasowo albo na dłuższy okres, przed ich ponownym wysłaniem lub dostawą na miejsce.

2.12.3 *Norma.* Władze publiczne są zobowiązane zezwolić na import czasowy kontenerów i palet, bez żądania wnoszenia opłat celnych ani innych opłat lub należności, oraz ułatwić ich wykorzystanie w przewozach morskich pod warunkiem, że jest to zgodne z ich odpowiednimi przepisami prawa.

2.12.4 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny uwzględnić w swoim ustawodawstwie, o którym mowa w Normie 2.12.3, zapisy zmierzające do akceptacji zwykłej deklaracji, zgodnie z którą kontenery i palety importowane czasowo zostaną ponownie eksportowane w terminie ustalonym przez zainteresowane państwo.

2.12.5 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zezwolić, aby kontenery i palety, które zostały wpuszczone na terytorium danego państwa na mocy postanowień Normy 2.12.3, mogły opuścić granice portu przyjmującego, w celu umożliwienia odprawy celnej ładunków importowanych i załadunku towarów przeznaczonych na eksport, przy uproszczonej procedurze kontroli i minimum wymaganych dokumentów.”.

W rozdziale 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU, w sekcji G. WYPEŁNIANIE DOKUMENTÓW dodaje się następujące zdanie na końcu Normy 2.15:

„Dokumenty wystawione przy zastosowaniu elektronicznych lub innych automatycznych technik przetwarzania danych muszą być akceptowane, pod warunkiem że ich forma jest czytelna i zrozumiała.”.

W rozdziale 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU, dodaje się następującą nową sekcję:

„H. SPECJALNE UŁATWIENIA DLA STATKÓW ZAWIAJĄCYCH DO PORTÓW W CELU WYSADZENIA NA ŁĄD CHORYCH LUB RANNYCH, WYMAGAJĄCYCH NATYCHMIASTOWEJ POMOCY MEDYCZNEJ, CZŁONKÓW ZAŁOGI, PASAŻERÓW LUB INNYCH OSÓB

geographical or time limits, if any, as may be decided by the public authorities.”.

Insert in Section 2 — ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP, Sub-Section E. MEASURES TO FACILITATE CLEARANCE OF CARGO, PASSENGERS, CREW AND BAGGAGE, the following:

„2.12.2 *Recommended Practice.* Public authorities should encourage owners and/or operators of cargo docks and warehouses to provide special storage facilities for cargo subject to high risk of theft, and to protect those areas in which cargo is to be stored, either temporarily or for long terms, prior to onward shipment or local delivery against access by unauthorized persons.

2.12.3 *Standard.* Public authorities shall, subject to compliance with their respective regulations, permit the temporary import of containers and pallets without payment of customs duties and other taxes and charges and shall facilitate their use in maritime traffic.

2.12.4 *Recommended Practice.* Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 2.12.3, for the acceptance of a simple declaration to the effect that containers and pallets temporarily imported will be re-exported within the time limit set by the State concerned.

2.12.5 *Recommended Practice.* Public authorities should permit containers and pallets entering the territory of a State under the provisions of Standard 2.12.3 to depart the limits of the port of arrival for clearance of imported cargo and/or loading of export cargo under simplified control procedures and with a minimum of documentation.”.

Insert in Section 2 — ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP, Sub-Section G. COMPLETION OF DOCUMENTS, the following additional sentence at the end of Standard 2.15:

„Documents produced by electronic and other automatic data processing techniques, in legible and understandable form, shall be accepted.”.

Insert in Section 2 — ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP, a new Sub-Section:

“H. SPECIAL MEASURES OF FACILITATION FOR SHIPS CALLING AT PORTS IN ORDER TO PUT ASHORE SICK OR INJURED CREW MEMBERS, PASSENGERS OR OTHER PERSONS FOR EMERGENCY MEDICAL TREATMENT

- 2.17. *Norma.* Władze publiczne dążą do współpracy z armatorami, ażeby kapitanowie statków, którzy mają zamiar zawinąć do portów jedynie w celu wysadzenia na ląd chorych lub rannych, wymagających natychmiastowej pomocy medycznej, członków załogi, pasażerów lub innych osób, uprzedzali władze publiczne o swoim zamiarze z jak największym wyprzedzeniem, udzielając przy tym możliwie jak najpełniejszych informacji o chorobie lub obrażeniach oraz podając dane osobowe oraz status tych osób.
- 2.18 *Norma.* Przed przyptnięciem statku władze publiczne informują kapitana, drogą radiową lub najszybszą możliwą, jaką dysponują, o dokumentach i procedurach niezbędnych do niezwłocznego wysadzenia chorych i rannych na ląd i jak najszybszego zwolnienia statku.
- 2.19 *Norma.* Statkom zawijającym do portów w takim celu i zamierzającym port niezwłocznie opuścić władze publiczne powinny dać pierwszeństwo cumowania, jeżeli stan chorego lub stan morza nie pozwalają na bezpieczne opuszczenie statku na redzie lub u wejścia do portu.
- 2.20 *Norma.* Od statków, które zawijają do portów w takim celu i zamierzają port niezwłocznie opuścić, władze publiczne nie powinny zazwyczaj wymagać dokumentów wymienionych w Normie 2.1, z wyjątkiem morskiej deklaracji o stanie zdrowia i, jeżeli to niezbędne, zgłoszenia ogólnego.
- 2.21 *Norma.* Jeżeli władze publiczne wymagają przedstawienia zgłoszenia ogólnego, dokument ten nie powinien zawierać informacji innych niż wskazane w Zalecanej praktyce 2.2.2, a jeśli jest to możliwe, powinien zawierać ich mniej.
- 2.22 *Norma.* Jeżeli władze publiczne stosują środki kontroli związane z przybyciem statku przed opuszczeniem go przez osoby chore lub ranne, natychmiastowa pomoc medyczna i środki mające na celu ochronę zdrowia publicznego mają pierwszeństwo przed tymi środkami kontroli.
- 2.23 *Norma.* Jeżeli są wymagane gwarancje lub zobowiązania związane z kosztami leczenia, usunięcie albo repatriację osób, których to dotyczy, natychmiastowa pomoc medyczna nie może być wstrzymana ani opóźniona z powodu oczekiwania na te gwarancje lub zobowiązania.
- 2.24 *Norma.* Natychmiastowa pomoc medyczna i środki mające na celu ochronę zdrowia publicznego mają pierwszeństwo przed wszelkimi środkami kontroli, które mogą zastosować władze publiczne wobec osób chorych lub rannych wysadzanych na ląd.”.
- 2.17 *Standard.* Public authorities shall seek the co-operation of shipowners to ensure that, when ships intend to call at ports for the sole purpose of putting ashore sick or injured crew members, passengers or other persons for emergency medical treatment, the master shall give the public authorities as much notice as possible of that intention, with the fullest possible details of the sickness or injury and of the identity and status of the persons.
- 2.18 *Standard.* Public authorities shall by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available, inform the master, before the arrival of the ship, of the documentation and the procedures necessary to put the sick or injured persons ashore expeditiously and to clear the ship without delay.
- 2.19 *Standard.* With regard to ships calling at ports for this purpose and intending to leave again immediately, public authorities shall give priority in berthing if the state of the sick person or the sea conditions do not allow a safe disembarkation in the roads or harbour approaches.
- 2.20 *Standard.* With regard to ships calling at ports for this purpose and intending to leave again immediately, public authorities shall not normally require the documents mentioned in Standard 2.1 with the exception of the Maritime Declaration of Health and, if it is indispensable, the General Declaration.
- 2.21. *Standard.* Where public authorities require the General Declaration, this document shall not contain more information than that mentioned in Recommended Practice 2.2.2 and, wherever possible, shall contain less.
- 2.22 *Standard.* Where the public authorities apply control measures related to the arrival of a ship prior to sick or injured persons being put ashore, emergency medical treatment and measures for the protection of public health shall take precedence over these control measures.
- 2.23 *Standard.* Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the persons concerned, emergency medical treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.
- 2.24 *Standard.* Emergency medical treatment and measures for the protection of public health shall take precedence over any control measures which public authorities may apply to sick or injured persons being put ashore.”.

W rozdziale 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB, w sekcji B. ŚRODKI UŁATWIAJĄCE ODPRAWĘ ŁADUNKU, PASAŻERÓW, ZAŁOGI I BAGAŻU, dodaje się następujący tekst:

Insert in Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS, Sub-Section B. MEASURES TO FACILITATE CLEARANCE OF CARGO, PASSENGERS, CREW AND BAGGAGE, the following:

„3.15.2 *Zalecona praktyka.* Aby ułatwić i przyspieszyć międzynarodowy obrót morski, władze publiczne powinny stosować lub, jeżeli ta kwestia nie jest objęta ich jurysdykcją, powinny zalecać zainteresowanym stronom stosowanie na terenie terminali morskich i na pokładzie statków międzynarodowych znaków i symboli, opracowanych lub przyjętych przez Organizację we współpracy z innymi właściwymi organizacjami międzynarodowymi, które powinny być, w miarę możliwości, wspólne dla wszystkich rodzajów transportu.”.

W rozdziale 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB, po Zalecanej praktyce 3.16.16, dodaje się nową następującą sekcję:

„D. SPECJALNE ŚRODKI UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW W TRANZYCIE

- 3.17.1 *Norma.* Pasażer w tranzycie, pozostający na pokładzie statku, którym przybył, i odpływający na pokładzie tego statku, nie powinien być poddawany zwyczajowym kontrolom władz publicznych.
- 3.17.2 *Zalecona praktyka.* Paszport lub inny dokument tożsamości powinien pozostawać w posiadaniu pasażera w tranzycie.
- 3.17.3 *Zalecona praktyka.* Od pasażera w tranzycie nie powinno się wymagać wypełniania karty wyokrętowania i zaokrętowania.
- 3.17.4 *Zalecona praktyka.* Pasażer w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, powinien być uprawniony, jeśli takie jest jego życzenie, do czasowego zezwolenia na zejście na ląd podczas postoju statku w porcie.
- 3.17.5 *Zalecona praktyka.* Od pasażera w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, nie powinno się wymagać wizy, z wyjątkiem przypadków szczególnych, określonych przez zainteresowane władze publiczne.
- 3.17.6 *Zalecona praktyka.* Od pasażera w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, nie powinno się zwyczajowo wymagać pisemnej deklaracji celnej.
- 3.17.7 *Zalecona praktyka.* Pasażer w tranzycie, który opuszcza statek w jednym porcie i zaokrętowuje się na ten sam statek w innym porcie tego samego kraju, powinien być uprawniony do korzystania z takich samych ułatwień, co pasażer, który wpływa i wypływa na pokładzie tego samego statku w tym samym porcie.”.

W rozdziale 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB, po Zalecanej praktyce 3.17.7, dodaje się następującą nową sekcję:

3.15.2 *Recommended Practice.* For use at marine terminals and on board ships in order to facilitate and expedite international maritime traffic, public authorities should implement, or where the matter does not come within their jurisdiction, recommend to the responsible parties in their country to implement, standardized international signs and symbols developed or accepted by the Organization in co-operation with other appropriate international organizations and which, to the greatest extent practicable, are common to all modes of transport.

Insert in Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS, after Recommended Practice 3.16.16, a new Sub-Section:

“D. SPECIAL MEASURES OF FACILITATION FOR PASSENGERS IN TRANSIT

- 3.17.1 *Standard.* A passenger in transit who remains on board the ship on which he arrived and departs with it shall not normally be subjected to routine control by public authorities.
- 3.17.2 *Recommended Practice.* A passenger in transit should be allowed to retain his passport or other identity document.
- 3.17.3 *Recommended Practice.* A passenger in transit should not be required to complete a Disembarkation/Embarkation Card.
- 3.17.4 *Recommended Practice.* A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should normally be granted temporary permission to go ashore during the ship’s stay in port if he so wishes.
- 3.17.5 *Recommended Practice.* A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should not be required to have a visa, except in special circumstances determined by the public authorities concerned.
- 3.17.6 *Recommended Practice.* A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should not normally be required to give a written Customs Declaration.
- 3.17.7 *Recommended Practice.* A passenger in transit who leaves the ship at one port and embarks in the same ship at a different port in the same country should enjoy the same facilities as a passenger who arrives and departs in the same ship at the same port.”.

Insert in Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS, after Recommended Practice 3.17.7, a new Sub-Section:

„E. UŁATWIENIA DLA STATKÓW WYKORZYSTYWANYCH DO CELÓW NAUKOWYCH

3.18 *Zalecona praktyka.* Statek wykorzystywany do celów naukowych przewozi na swoim pokładzie niezbędny personel przydzielony do misji naukowej, która jest przedmiotem podróży. Jeżeli personel ten jest tak określony, powinien on korzystać z ułatwień co najmniej tak samo korzystnych, jak te, które przysługują załodze statku.

W rozdziale 3 — WJAZD I WYJAZD OSÓB, po Zalecanej praktyce 3.18, dodaje się następującą nową sekcję:

„F. UŁATWIENIA DLA OBCOKRAJOWCÓW BĘDĄCYCH CZŁONKAMI ZAŁÓG STATKÓW ODBYWAJĄCYCH PODRÓŻE MIĘDZYNARODOWE — ZEZWOLENIE NA ZEJŚCIE NA LĄD

3.19 *Norma.* Obcokrajowcy — członkowie załóg — powinni otrzymać od władz publicznych pozwolenie na zejście na ląd podczas postoju ich statku w porcie, pod warunkiem że formalności związane z zawinięciem statku do portu są zakończone i że władze publiczne nie mają powodu do odmowy zezwolenia na zejście na ląd z przyczyn związanych ze zdrowiem, bezpieczeństwem lub porządkiem publicznym.

3.19.1 *Norma.* Od członków załogi nie będzie wymagane posiadanie wizy w celu zejścia na ląd.

3.19.2 *Zalecona praktyka.* Członkowie załogi nie powinni być zwyczajowo poddawani kontroli osobistej przed opuszczeniem statku lub po powrocie na pokład.

3.19.3 *Norma.* Członkowie załogi nie muszą posiadać specjalnego dokumentu, takiego jak przepustka, aby mieć prawo zejścia na ląd.

3.19.4 *Zalecona praktyka.* Jeżeli członkowie załogi są zobowiązani do posiadania przy sobie dokumentu tożsamości, kiedy udają się na ląd, dokumenty te powinny się ograniczać do tych, które są wymienione w Normie 3.10.”.

W rozdziale 5 — POSTANOWIENIA RÓŻNE, dodaje się następującą nową sekcję:

„F. CZYNNOŚCI RATUNKOWE W RAZIE KATASTROFY NATURALNEJ

5.11 *Norma.* Władze publiczne muszą ułatwić przybycie i odpłynięcie statków używanych do działań ratunkowych w razie katastrofy naturalnej.

5.12 *Norma.* Władze publiczne muszą, na ile jest to możliwe, ułatwić procedury wejścia do portu i odprawę osób i ładunków przybywających na pokładzie statków wskazanych w normie 5.11.”.

Przekształca się w normy następujące zalecone praktyki:

2.3.2

“E. MEASURES OF FACILITATION FOR SHIPS ENGAGED IN SCIENTIFIC SERVICES

3.18 *Recommended Practice.* A ship engaged in scientific services carries personnel who are necessarily engaged on the ship for such scientific purposes of the voyage. If so identified, such personnel should be granted facilities at least as favourable as those granted to the crew members of that ship.

Insert in Section 3 — ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS, after Recommended Practice 3.18, a new Sub-Section:

“F. FURTHER MEASURES OF FACILITATION FOR FOREIGNERS BELONGING TO THE CREWS OF SHIPS ENGAGED IN INTERNATIONAL VOYAGES — SHORE LEAVE

3.19 *Standard.* Foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order.

3.19.1 *Standard.* Crew members shall not be required to hold a visa for the purpose of shore leave.

3.19.2 *Recommended Practice.* Crew members before going on or returning from shore leave should not normally be subjected to personal checks.

3.19.3 *Standard.* Crew members shall not be required to have a special permit, e.g. a shore leave pass, for the purpose of shore leave.

3.19.4 *Recommended Practice.* If crew members are required to carry documents of identity with them when they are on shore leave, these documents should be limited to those mentioned in Standard 3.10.”.

Insert in Section 5 — MISCELLANEOUS PROVISIONS, a new Sub-Section:

“F. NATURAL DISASTER RELIEF WORK

5.11 *Standard.* Public authorities shall facilitate the arrival and departure of vessels engaged in natural disaster relief work.

5.12 *Standard.* Public authorities shall to the greatest extent possible facilitate the entry and clearance of persons and cargo arriving in vessels referred to in Standard 5.11.”.

Upgrade the following Recommended Practices to Standards:

2.3.2

2.7.6	2.7.6
2.11.1	2.11.1
3.12	3.12
3.15.1	3.15.1
4.1	4.1
4.4.1	4.4.1
4.9	4.9
5.4.1	5.4.1

W Zalecanej praktyce 4.1 zapis „Międzynarodowe przepisy sanitarne” zastępuje się zapisem „Międzynarodowe przepisy zdrowotne”.

W Zalecanej praktyce 4.2 zapis „z tytułu artykułu 104 Międzynarodowych przepisów sanitarnych” zastępuje się zapisem „z tytułu artykułu 98 Międzynarodowych przepisów zdrowotnych”.

Insert in Recommended Practice 4.1 “International Health Regulations” in place of “International Sanitary Regulations”.

Insert in Recommended Practice 4.2 “Article 98 of the International Health Regulations” in place of “Article 104 of the International Sanitary Regulations”.

989

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 Konferencję Umawiających się Rządów w dniu 10 listopada 1977 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że dnia 10 listopada 1977 r. zostały przyjęte przez Konferencję Umawiających się Rządów Poprawki do załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.

Poprawki do załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r., zostały przyjęte na podstawie artykułu VII ustęp 3 konwencji i zgodnie z powyższym artykułem weszły w życie dnia 31 lipca 1978 r.

W stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej Poprawki weszły w życie dnia 31 lipca 1978 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że w stosunku do następujących Państw-Stron konwencji Poprawki weszły w życie w podanych niżej datach:

Algierska Republika Ludowo-Demokratyczna	27 stycznia 1984 r.	Republika Austrii	31 lipca 1978 r.
Republika Argentyńska	29 marca 1980 r.	Wspólnota Bahamów	31 lipca 1978 r.
Związek Australijski	27 czerwca 1986 r.	Ludowa Republika Bangladeszu	20 listopada 2000 r.
		Barbados	29 listopada 1982 r.
		Królestwo Belgii	31 lipca 1978 r.
		Republika Beninu	1 maja 1992 r.
		Federacyjna Republika Brazylii	31 lipca 1978 r.
		Republika Bułgarii	21 czerwca 1999 r.
		Republika Burundi	28 listopada 1998 r.
		Republika Chile	31 lipca 1978 r.
		Chińska Republika Ludowa	17 marca 1995 r.
		Republika Chorwacji	8 października 1991 r.
		Republika Czeska	1 stycznia 1993 r.
		Królestwo Danii	31 lipca 1978 r.
		Wspólnota Dominiki	30 października 2001 r.
		Republika Dominikańska	31 lipca 1978 r.