

**994****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 3 maja 1990 r.

*Przekład***UCHWAŁA FAL. 2(19)  
przyjęta w dniu 3 maja 1990 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 dziewiętnastej 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 rozdziału 1B zatytu-

**RESOLUTION FAL. 2 (19)  
adopted on 3 May 1990**

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 nineteenth 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 section 1B. Gene-

owanego „Postanowienia ogólne” do Norm 3.16.7 i 3.17.1 i do Zaleconych praktyk 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11. i 3.11.1 załącznika do Konwencji, jak również przyjmuje nowe Zalecone praktyki 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 i 5.14, których treść jest zamieszczona 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 września 1991 r., chyba że przed dniem 1 czerwca 1991 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 do niniejszej uchwały wszystkim Umawiającym się Rządom;
4. PROSI TAKŻE Sekretarza Generalnego o notyfikowanie niezwłocznie Umawiającym się Rządom przyjęcia i wejścia w życie poprawek.

## Załącznik

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI  
O UŁATWIENIU MIĘDZYNARODOWEGO OBROTU  
MORSKIEGO, 1965, TEKST POPRAWIONY,  
PRZYJĘTE PRZEZ KOMITET UŁATWIEN  
W DNIU 3 MAJA 1990 R.

Rozdział 1 — *B. POSTANOWIENIA OGÓLNE* otrzymuje brzmienie:

„*B. POSTANOWIENIA OGÓLNE*

W związku z postanowieniem ustępu 2 artykułu V konwencji, postanowienia niniejszego załącznika nie stanowią przeszkody dla władz publicznych do podejmowania wszelkich stosownych środków, włączając w to prośbę o dodatkowe informacje, które mogą być niezbędne w przypadkach podejrzenia o oszustwo lub dla rozwiązania szczególnych problemów stanowiących poważne zagrożenie dla porządku, bezpieczeństwa lub zdrowia publicznego, takich jak czyny niedozwolone przeciwko bezpieczeństwu obrotu morskiego oraz nielegalny handel substancjami odurzającymi i psychotropowymi, lub w celu zapobieżenia wprowadzeniu lub rozpowszechnianiu chorób lub szkodników zagrażających zwierzętom i roślinom.”.

Dodaje się nową Zaleconą praktykę 1.3 w następującym brzmieniu:

- „1.3 *Zalecona praktyka.* Środki i procedury narzucone przez Umawiające się Rządy dla celów bezpieczeństwa lub kontroli handlu narkotykami powinny być skuteczne i, gdzie jest to możliwe, powinny wykorzystywać zaawansowane techniki, włącznie z automatycznym przetwarzaniem danych (APD). Środki i procedury powinny być wprowadzone w taki sposób, aby zmini-

ral Provisions, Standards 3.16.7 and 3.17.1 and Recommended Practices 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 and 3.11.1 and new Recommended Practices 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 and 5.14 of the Annex to the Convention, the texts of which are 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 September 1991 unless, prior to 1 June 1991 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 amendments.

## Annex

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE CONVENTION  
ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME  
TRAFFIC, 1965, AS AMENDED, ADOPTED BY THE  
FACILITATION COMMITTEE ON 3 MAY 1990

Amend Section 1 — *B. GENERAL PROVISIONS* to read:

“*B. GENERAL PROVISIONS*

In conjunction with paragraph 2 of article V of the Convention, the provisions of this Annex shall not preclude public authorities from taking such appropriate measures, including calling for further information, as may be necessary in cases of suspected fraud, or to deal with special problems constituting a grave danger to public order (*ordre public*), public security or public health, such as unlawful acts against the safety of maritime traffic and illicit trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances, or to prevent the introduction or spread of disease or pests affecting animals or plants.”.

A new Recommended Practice 1.3 is added to read:

- “1.3 *Recommended Practice.* Measures and procedures imposed by Contracting Governments for purposes of security or narcotics control should be efficient and, where possible, utilize advance techniques, including Automatic Data Processing (ADP). Such measures and procedures should be implemented in such a manner as to cause a minimum of interference

malizować utrudnienia dla statków, osób i dóbr znajdujących się na pokładzie i aby nie narażały ich na niepotrzebne opóźnienia.”.

Dodaje się nową Zaleconą praktykę 2.7.6.1. w następującym brzmieniu:

„2.7.6.1 *Zalecona praktyka.* Kiedy pasażer bez biletu posiada nieodpowiednie dokumenty, władze publiczne powinny, jeżeli jest to możliwe i na ile ta praktyka jest zgodna z krajowym ustawodawstwem i wymogami bezpieczeństwa, wydać pismo zawierające fotografię pasażera bez biletu oraz wszelkie inne ważne informacje. To pismo, pozwalające na powrót pasażera bez biletu do macierzystego portu jakimkolwiek środkiem transportu i określające wszelkie inne warunki narzucone przez władze, powinno zostać wręczone armatorowi lub podmiotowi odpowiedzialnemu za usunięcie pasażera bez biletu. Pismo to będzie zawierało informacje wymagane przez władze w punktach tranzytowych i w miejscu początkowego zakrętowania.

*Nota:* Niniejsze zalecenie nie ma na celu powstrzymania władz publicznych od poddania pasażera bez biletu dalszemu dochodzeniu w celu ewentualnego postawienia go przed wymiarem sprawiedliwości i/lub deportacji. Również żadne postanowienie niniejszego zalecenia nie powinno być interpretowane jako sprzeczne z postanowieniami Konwencji Narodów Zjednoczonych dotyczącej statusu uchodźców, przyjętej 28 lipca 1951 r., która dotyczy zakazu wydania lub odsyłania uchodźcy.”.

Zmienia się Zaleconą praktykę 2.12, jak następuje:

„2.12 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, we współpracy z armatorami i administracją portową, podjąć odpowiednie środki, aby czas postoju w porcie był ograniczony do minimum i zorganizować w sposób satysfakcjonujący ruch w porcie. Powinny często dokonywać analizy procedur związanych z wejściem i wyjściem statków z portu, w tym procedur dotyczących zaokrętowania i wyokrętowania, załadunku i rozładunku, obsługi itp., jak również związanych z tym środków ochrony. Powinny tak to zorganizować, aby statki towarowe i ich ładunki mogły być wprowadzone i odprawione w miarę możliwości w strefie obsługi statku.”.

Zmienia się Zaleconą praktykę 2.12.1, jak następuje:

„2.12.1 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, przy współpracy z armatorami i administracją portową, podjąć odpowiednie środki dla zorganizowania, w sposób satysfakcjonujący, ruchu w porcie, tak aby procedury związane z obsługą i odprawą ładunku przebiega-

with, and to prevent unnecessary delays to, ships and persons or property on board.”.

A new Recommended Practice 2.7.6.1 is added to read:

“2.7.6.1 *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, authorizing the return of the stowaway to the original port by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the shipowner or operator responsible for the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and at the original point of embarkation.”

*Note:* This recommendation is not intended to prevent public authorities from further examination of a stowaway for possible prosecution and/or deportation. Further, nothing in this recommendation is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951, which concern the prohibition of the expulsion or return of a refugee.

Recommended Practice 2.12. is amended to read:

“2.12 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port authorities, take appropriate measures to the end that port time may be kept to a minimum, should provide satisfactory port traffic flow arrangements, and should frequently review all procedures in connection with the arrival and departure of ships, including arrangements for embarkation and disembarkation, loading and unloading, servicing and the like and the security measures associated therewith. They should also make arrangements whereby cargo ships and their loads can be entered and cleared, in so far as may be practicable, at the ship working area.”.

Recommended practice 2.12.1 is amended to read:

“2.12.1 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port authorities, take appropriate measures to the end that satisfactory port traffic flow arrangements are provided so that handling and clearance procedures for

ty w sposób łagodny i nieskomplikowany. Te środki powinny obejmować wszystkie fazy, począwszy od momentu zacumowania statku w celu rozładunku i dokonania odprawy przez władze publiczne, aż do składowania oraz reekspedycji ładunku, jeśli zachodzi taka potrzeba. Powinno się zapewnić wygodny i bezpośredni dostęp między magazynem a obszarem odprawy władzy publicznej, który powinien zostać usytuowany blisko nabrzeża, a mechaniczne środki transportu powinny być osiągalne wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.”.

Zmienia się Zaleconą praktykę 3.9.1, jak następuje:

„3.9.1 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, wszędzie gdzie jest to możliwe, znieść kontrolę bagażu towarzyszącego wyjeżdżającym pasażerom, ze zwróceniem należytej uwagi na możliwą konieczność zastosowania środków ochrony.”.

Zmienia się Zaleconą praktykę 3.11, jak następuje:

„3.11 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne, przy współpracy z armatorami i administracją portową, powinny podjąć odpowiednie środki dla zorganizowania, w sposób satysfakcjonujący, ruchu w porcie, tak aby pasażerowie, załoga i bagaż były odprawione szybko i zapewnić w tym celu odpowiedni personel i urządzenia, ze zwróceniem szczególnej uwagi na środki załadunku, rozładunku i transportu bagażu (w tym wykorzystanie systemów mechanicznych) oraz na punkty, gdzie stwierdzono częste opóźnienia pasażerów. W razie potrzeby powinny zostać zapewnione środki do poruszania się pod dachem między statkiem a punktem kontroli pasażerów lub załogi. Te środki i urządzenia powinny być elastyczne i możliwe do rozbudowy, tak aby sprostać wzmocnionym środkom ochrony podczas sytuacji zwiększonego zagrożenia.”.

Zmienia się Zaleconą praktykę 3.11.1, jak następuje:

„3.11.1 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny:

(a) przy współpracy z armatorami i administracją portową, zastosować niezbędne środki, takie jak:

- (i) metoda indywidualnego i nieprzerwanego odprawiania pasażerów i bagażu;
- (ii) system pozwalający pasażerom na szybkie rozpoznanie i otrzymanie skontrolowanego bagażu, gdy tylko został on umieszczony w miejscach odbioru;

(iii) zapewnienie urządzeń i usług odpowiadających potrzebom pasażerów w podeszłym wieku i osobom niepełnosprawnym;

cargo will be smooth and uncomplicated. These arrangements should cover all phases from the time the ship arrives at the dock for unloading and public authority clearance and for warehousing and reforwarding of cargo if required. There should be convenient and direct access between the cargo warehouse and the public authority clearance area which should be located close to the dock area, and mechanical conveyance should be available, where possible.”.

Recommended Practice 3.9.1 is amended to read:

“3.9.1 *Recommended Practice.* Public authorities should, wherever possible, waive inspections of accompanied baggage of departing passengers, with due regard to the possible need to impose appropriate security measures.”.

Recommended Practice 3.11 is amended to read:

“3.11 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port authorities, take appropriate measures to the end that satisfactory port traffic flow arrangements may be provided so that passengers, crew and baggage can be cleared rapidly, should provide adequate personnel, and should ensure that adequate installations are provided, particular attention being paid to baggage loading, unloading and conveyance arrangements (including the use of mechanized systems) and to points where passenger delays are frequently found to occur. Arrangements should be made, when necessary, for passage under shelter between the ship and the point where the passenger and crew check is to be made. Such arrangements and installations should be flexible and capable of expansion to meet increased security measures during higher threat situations.”.

Recommended Practice 3.11.1 is amended to read:

“3.11.1 *Recommended Practice.* Public authorities should:

(a) in co-operation with shipowners and port authorities introduce suitable arrangements, such as:

- (i) an individual and continuous method of processing passengers and baggage;
- (ii) a system which would permit passengers readily to identify and obtain their checked baggage as soon as it is placed in an area where it may be claimed;

(iii) ensuring that facilities and services are available to meet the needs of elderly and disabled passengers;

(b) zapewnić podjęcie przez administrację portową wszelkich koniecznych środków, w celu:

- (i) zapewnienia pasażerom i ich bagażowi łatwego i szybkiego dostępu do miejscowych środków transportu;
- (ii) łatwego dostępu do pomieszczeń, do których wzywa się załogę w celach urzędowych, które to pomieszczenia powinny być położone możliwie jak najbliżej siebie.”.

Dodaje się cztery nowe Zalecone praktyki 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 i 3.11.5 w następującym brzmieniu:

„3.11.2 *Zalecona praktyka*. Powinny zostać podjęte środki dla zapewnienia, aby wszystkie niezbędne informacje dotyczące transportu i bezpieczeństwa były dostępne w sposób łatwy i ciągły dla osób niedostających i niedowidzących.

3.11.3 *Zalecona praktyka*. Wydzielone miejsca do przebywania lub przyjmowania osób starszych lub niepełnosprawnych na dworcu morskim powinny być usytuowane w bezpośredniej bliskości głównych wejść. Powinny być one jasno oznaczone odpowiednimi znakami. Drogi dostępu do nich powinny być wolne od wszelkich przeszkód.

3.11.4 *Zalecona praktyka*. Jeżeli dostęp do publicznych środków transportu jest ograniczony, powinny zostać podjęte wszelkie wysiłki dla zaoferowania naziemnych usług transportowych, za rozsądną cenę, poprzez zaadaptowanie istniejących lub planowanych usług, lub też poprzez ofertę specjalnych usług transportowych dla pasażerów mających problemy z poruszaniem się.

3.11.5 *Zalecona praktyka*. Powinny zostać zapewnione odpowiednie urządzenia na terminalach i statkach dla umożliwienia osobom w podeszłym wieku lub osobom niepełnosprawnym bezpiecznego wejścia i zejścia ze statku.”.

Zmienia się Normę 3.16.7, jak następuje:

„3.16.7 *Norma*. Generalnie, z wyjątkiem względów bezpieczeństwa oraz dla ustalenia tożsamości i pozwolenia na wjazd, pasażerowie statków wycieczkowych nie powinni być poddawani kontroli osobistej przez władze publicznej odpowiedzialne za kontrolę imigracyjną.”.

Zmienia się Normę 3.17.1, jak następuje:

„3.17.1 *Norma*. Z wyjątkiem względów bezpieczeństwa, pasażer w transycie, pozostający na pokładzie statku, którym przybył, i odpływający na pokładzie tego statku nie powinien zwyczajowo być poddawany rutynowej kontroli przez władze publiczne.”.

(b) ensure that port authorities take all necessary measures so that:

- (i) easy and speedy access for passengers and their baggage, to and from local transport, is provided;
- (ii) if crews are required to report to premises for governmental purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.”.

New Recommended Practices 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 and 3.11.5 are added to read:

“3.11.2 *Recommended Practice*. Measures should be taken to ensure that all necessary information on transport and safety is readily available for passengers who impaired hearing or vision.

3.11.3 *Recommended Practice*. For elderly and disabled passengers being set down or picked up at a terminal building, reserved points should be located as close as possible to main entrances. These should be clearly marked with appropriate signs. Access routes should be free of obstacles.

3.11.4 *Recommended Practice*. Where access to public services is limited, every effort should be made to provide accessible and reasonably priced public transportation services, by adapting current and planned services, or by providing special arrangements for passengers who have impaired mobility.

3.11.5 *Recommended Practice*. Provisions of suitable facilities should be made in terminals and on ships, as appropriate, to allow safe embarkation and disembarkation for elderly and disabled passengers.”.

Standard 3.16.7 is amended to read:

“3.16.7 *Standard*. In general, except for security purposes and for the purposes of establishing identity and admissibility, cruise passengers shall not be subject to personal examination by public authorities responsible for immigration control.”.

Standard 3.17.1 is amended to read:

“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 except for security purposes.”.

W rozdziale 5 dodaje się sekcję G w brzmieniu:

**„G. KRAJOWE KOMITETY UŁATWIEŃ**

- 5.13 *Zalecona praktyka.* Każdy Umawiający się Rząd powinien, jeżeli uważa, że taka decyzja jest konieczna i stosowna, opracować krajowy program dla ułatwienia obrotu morskiego, oparty na zaleceniach uproszczenia formalności zawartych w niniejszym załączniku, i zapewnić, aby celem tego programu było dostosowanie wszystkich możliwych działań do ułatwienia ruchu statków, ładunku, załóg, pasażerów, przesyłek pocztowych i zaopatrzenia, poprzez eliminację niepotrzebnych przeszkód i opóźnień.
- 5.14 *Zalecona praktyka.* Każdy Umawiający się Rząd powinien powołać krajowy komitet ułatwień dla transportu morskiego lub podobną krajową jednostkę koordynacyjną, aby zachęcić do przyjmowania i wdrażania działań ułatwiających, pomiędzy poszczególnymi rządowymi resortami, agencjami i innymi organizacjami, których dotyczy lub które odpowiedzialne są za różne aspekty międzynarodowego obrotu morskiego, jak również między administracją portową, armatorami i operatorami statków.

*Nota:* Przy tworzeniu krajowego komitetu ułatwień lub podobnej jednostki koordynacyjnej szczebla państwowego, Umawiające się Rządy zachęca się do uwzględniania dyrektyw zapisanych w okólniku FAL.5/Circ.2.”.

A new section 5G is added to read:

**“G. NATIONAL FACILITATION COMMITTEES**

- 5.13 *Recommended Practice.* Each Contracting Government should, where it considers such action necessary and appropriate, establish a national maritime transport facilitation programme based on the facilitation requirements of this Annex and ensure that the objective of its facilitation programme should be to adopt all practical measures to facilitate the movement of ships, cargo, crews, passengers, mail and stores, by removing unnecessary obstacles and delays.
- 5.14. *Recommended Practice.* Each Contracting Government should establish a national maritime 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 with port authorities, shipowners and operators.

*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 Fal.5/Circ.2.”.