

**KONWENCJA O UŁATWIENIU MIĘDZYNARODOWEGO OBROTU MORSKIEGO**

sporządzona w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.

**W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej**

RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 9 kwietnia 1965 roku sporządzona została w Londynie Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 3 maja 1969 roku.

Przewodniczący Rady Państwa:  
*M. Spychalski*

L. S.  
Minister Spraw Zagranicznych:  
w z. J. Winiewicz

(Tekst konwencji zamieszczony jest w załączniku nr 1 do niniejszego numeru).

## KONWENCJA O UŁATWIENIU MIĘDZYNARODOWEGO OBROTU MORSKIEGO

sporządzona w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.

Umawiające się Rządy,

pragnąc ułatwić obrót morski przez uproszczenie i zredukowanie do minimum formalności, procedury i wymagań dotyczących dokumentów przy wejściu, postoju i wyjściu statków odbywających podróże międzynarodowe,

uzgodniły, co następuje:

## Artykuł I.

Umawiające się Rządy zobowiązują się stosować zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji i załącznika do niej wszelkie właściwe środki dla ułatwienia i przyspieszenia międzynarodowego obrotu morskiego i dla zapobiegania niepotrzebnym opóźnieniom statków oraz znajdujących się na nich osób i mienia.

## Artykuł II.

1. Umawiające się Rządy zobowiązują się współpracować zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji w określaniu i stosowaniu środków dla ułatwienia wejścia, postoju i wyjścia statków. Środki te powinny być, w takim zakresie, w jakim jest to praktycznie możliwe, nie mniej korzystne od środków stosowanych w odniesieniu do innych rodzajów międzynarodowego transportu, jakkolwiek stosownie do szczególnych wymagań środki te mogą być różne.

2. Środki dla ułatwienia międzynarodowego obrotu morskiego, przewidziane w niniejszej konwencji i załączniku do niej, mają zastosowanie w równej mierze do statków państw przybrzeżnych, jak i państw nie posiadających dostępu do morza, których Rządy są Stronami niniejszej konwencji.

3. Postanowienia niniejszej konwencji nie mają zastosowania do okrętów wojennych i statków sportowych.

## Artykuł III.

Umawiające się Rządy zobowiązują się współpracować dla zapewnienia możliwie pełnej jednolitości w zakresie formalności, procedury i wymagań dotyczących dokumentów, we wszystkich sprawach, w których takie ujednoczenie ułatwi i ulepszy międzynarodowy obrót morski, jak również ograniczać do minimum wprowadzanie jakichkolwiek zmian w zakresie formalności, procedury i wymagań dotyczących dokumentów, koniecznych ze względu na szczególne wymagania o charakterze wewnątrz krajowym.

## Artykuł IV.

Dla osiągnięcia celów przedstawionych w poprzednich artykułach niniejszej konwencji, Umawiające się Rządy zobowiązują się współpracować ze sobą bezpośrednio lub za pośrednictwem Międzynarodowej Morskiej Organizacji Dorad-

czej (zwanej dalej „Organizacją”) w sprawach odnoszących się do formalności, procedury i wymagań dotyczących dokumentów, jak również w sprawie ich stosowania w międzynarodowym obrocie morskim.

## Artykuł V.

1. Żadne z postanowień niniejszej konwencji i załącznika do niej nie będzie interpretowane jako stanowiące przeszkodę w stosowaniu szerszych ułatwień, których Umawiający się Rząd udziela lub mógłby udzielić w przyszłości w odniesieniu do międzynarodowego obrotu morskiego na podstawie swego ustawodawstwa krajowego lub jakiegokolwiek innej umowy międzynarodowej.

2. Żadne z postanowień niniejszej konwencji i załącznika do niej nie będzie interpretowane jako nie dopuszczające stosowania przez Umawiający się Rząd środków tymczasowych uważanych przez ten Rząd za konieczne dla ochrony moralności publicznej, porządku i bezpieczeństwa lub dla zapobiegania zawłczeniu lub rozprzestrzenieniu się chorób albo zaraz, zagrażających zdrowiu publicznemu, zwierzętom i roślinom.

3. Wszelkie sprawy nie uregulowane wyraźnie niniejszą konwencją podlegają ustawodawstwu Umawiających się Rządów.

## Artykuł VI.

Dla celów niniejszej konwencji i załącznika do niej określenia:

- „normy” oznaczają środki, których jednolite stosowanie zgodnie z konwencją przez Umawiające się Rządy jest konieczne i możliwe dla ułatwienia międzynarodowego obrotu morskiego;
- „zalecone praktyki” oznaczają środki, których stosowanie przez Umawiające się Rządy jest pożądane dla ułatwienia międzynarodowego obrotu morskiego.

## Artykuł VII.

1. Załącznik do niniejszej konwencji może być zmieniony przez Umawiające się Rządy bądź na wniosek jednego z nich, bądź na zwołanej w tym celu konferencji.

2. Każdy Umawiający się Rząd może zaproponować poprawkę do załącznika, przesyłając wniosek zawierający projekt poprawki Sekretarzowi Generalnemu Organizacji (zwanemu dalej „Sekretarzem Generalnym”).

- Na wyraźne żądanie Umawiającego się Rządu Sekretarz Generalny podaje każdy taki wniosek do wiadomości bezpośrednio wszystkim Umawiającym się Rządom celem jego rozpatrzenia i przyjęcia. Jeżeli Sekretarz Generalny nie otrzyma takiego żądania, może przeprowadzić takie konsultacje, jakie uzna za

wskazane przed podaniem wniosku do wiadomości Umawiającym się Rządowi.

- b) Każdy Umawiający się Rząd, w ciągu jednego roku od dnia otrzymania takiego zawiadomienia, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu o przyjęciu lub nieprzyjęciu wniosku.
- c) Każda taka notyfikacja powinna być skierowana na piśmie do Sekretarza Generalnego, który o jej otrzymaniu powiadamia wszystkie Umawiające się Rządy.
- d) Każda poprawka do załącznika, przyjęta zgodnie z niniejszym ustępem, wejdzie w życie po upływie sześciu miesięcy od daty, w której poprawka została przyjęta przez większość Umawiających się Rządów.
- e) Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Rządy o każdej poprawce, która wchodzi w życie na podstawie niniejszego ustępu, jak również o dacie jej wejścia w życie.

3. Sekretarz Generalny zwoła konferencję Umawiających się Rządów dla rozpatrzenia poprawek do załącznika na żądanie co najmniej jednej trzeciej tych Rządów. Każda poprawka przyjęta na takiej konferencji większością dwóch trzecich Umawiających się Rządów obecnych i głosujących wejdzie w życie po upływie sześciu miesięcy od daty, w której Sekretarz Generalny podał przyjętą poprawkę do wiadomości Umawiającym się Rządowi.

4. Sekretarz Generalny poda niezwłocznie do wiadomości wszystkim Rządowi Sygnatariuszom przyjęcie i wejście w życie każdej poprawki przyjętej na podstawie niniejszego artykułu.

#### Artykuł VIII.

1. Każdy Umawiający się Rząd, który uzna, że zastosowanie się do którejkolwiek normy przez doprowadzenie do pełnej z nią zgodności jego własnych formalności, procedury lub wymagań dotyczących dokumentów jest niewykonalne albo który uważa za konieczne ze szczególnych powodów stosowanie formalności, procedury lub wymagań dotyczących dokumentów, różniących się od normy, powinien zawiadomić o tym Sekretarza Generalnego i notyfikować mu różnice istniejące między jego własną praktyką a taką normą. Notyfikacja ta powinna być dokonana tak szybko, jak to jest możliwe po wejściu niniejszej konwencji w życie dla tego Rządu lub po wprowadzeniu przez niego tych różniących się od normy formalności, procedury lub wymagań dotyczących dokumentów.

2. Notyfikacja o takiej rozbieżności dotyczącej poprawki do normy lub nowo przyjętej normy powinna być dokonana Sekretarzowi Generalnemu przez Umawiający się Rząd tak szybko, jak to jest możliwe po wejściu w życie tej poprawionej lub nowo przyjętej normy, lub po wprowadzeniu tych różniących się od niej formalności procedury lub wymagań dotyczących dokumentów i może zawierać wskazanie proponowanego postępowania dla doprowadzenia formalności, procedury lub wymagań dotyczących dokumentów do pełnej zgodności z poprawioną lub nowo przyjętą normą.

3. Wzywa się Umawiające się Rządy do dostosowania swych formalności, procedury i wymagań dotyczących dokumentów do zaleconych praktyk w stopniu możliwym do wykonania. Z chwilą, gdy Umawiający się Rząd dostosował swe formalności, procedurę i wymagania dotyczące dokumentów do którejkolwiek z zaleconych praktyk, powinien zawiadomić o tym Sekretarza Generalnego.

4. Sekretarz Generalny zawiadomi Umawiające się Rządy o każdej notyfikacji dokonanej zgodnie z poprzedzającymi ustępami niniejszego artykułu.

#### Artykuł IX.

Sekretarz Generalny zwoła konferencję Umawiających się Rządów dla rewizji lub wprowadzenia poprawek do niniejszej konwencji na żądanie co najmniej jednej trzeciej Umawiających się Rządów. Rewizja lub poprawki przyjmowane będą większością dwóch trzecich głosów na konferencji, a następnie będą poświadczane i podawane przez Sekretarza Generalnego do wiadomości wszystkim Umawiającym się Rządowi w celu ich przyjęcia.

Po upływie jednego roku od daty przyjęcia zrewidowanego tekstu konwencji lub poprawek do konwencji przez dwie trzecie Umawiających się Rządów, zrewidowany tekst lub poprawka wejdzie w życie dla wszystkich Umawiających się Rządów, z wyjątkiem tych, które przed ich wejściem w życie złożyły oświadczenie, że nie przyjmują tego tekstu lub poprawki.

Większością dwóch trzecich głosów konferencja może postanowić w chwili przyjęcia zrewidowanego tekstu konwencji lub poprawki do konwencji, iż ma ona taki charakter, że którykolwiek z Umawiających się Rządów, który złoży takie oświadczenie i który nie przyjmie tego tekstu lub poprawki w ciągu jednego roku po wejściu ich w życie, przestanie być po upływie tego okresu Stroną konwencji.

#### Artykuł X.

1. Niniejsza konwencja pozostanie otwarta do podpisu w ciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, a następnie będzie otwarta do przystąpienia.

2. Rządy państw będących członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych, agencji wyspecjalizowanych lub Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej albo Strony Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości mogą stać się Stronami niniejszej konwencji przez:

- a) podpisanie bez zastrzeżenia co do przyjęcia,
- b) podpisanie z zastrzeżeniem co do przyjęcia i późniejsze przyjęcie,
- c) przystąpienie.

Przyjęcie lub przystąpienie następuje przez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

3. Rząd państwa nie uprawniony do tego, aby stać się Stroną konwencji na podstawie ustępu 2 niniejszego artykułu, może złożyć odpowiedni wniosek za pośrednictwem Sekretarza Generalnego i stanie się Stroną konwencji zgodnie z ustępem 2 po przyjęciu jego wniosku przez dwie trzecie członków Organizacji, nie licząc Członków Stowarzyszonych.

#### Artykuł XI.

Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie sześćdziesięciu dni od daty, w której Rządy co najmniej dziesięciu państw bądź podpisały ją bez zastrzeżenia co do przyjęcia, bądź złożyły dokumenty przyjęcia lub przystąpienia. Dla Rządu, który przyjmie konwencję lub przystąpi do niej w terminie późniejszym, wejdzie ona w życie po upływie sześćdziesięciu dni od daty złożenia dokumentu przyjęcia lub przystąpienia.

#### Artykuł XII.

Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej konwencji w stosunku do Umawiającego się Rządu, Rząd ten może ją wypowiedzieć w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, który poda do wiadomości wszystkim Umawiającym się Rządowi treść takiej notyfikacji oraz datę jej otrzymania. Wypowiedzenie to nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania no-

tyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub po upływie dłuższego okresu czasu określonego w notyfikacji.

#### Artykuł XIII.

1. a) Organizacja Narodów Zjednoczonych, jeżeli sprawuje władzę administracyjną na jakimś terytorium, lub którykolwiek Umawiający się Rząd odpowiedzialny za stosunki międzynarodowe jakiegoś terytorium, tak szybko jak to jest możliwe, przekonsultuje z danym terytorium sprawę rozciągnięcia niniejszej konwencji na jego obszar i może w każdym czasie w pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego oświadczyć, że konwencja rozciąga się na to terytorium.
  - b) Niniejsza konwencja zostanie rozciągnięta na terytorium określone w notyfikacji z dniem jej otrzymania lub z inną datą wskazaną w notyfikacji.
  - c) Postanowienia artykułu VIII niniejszej konwencji będą miały zastosowanie do każdego terytorium, na które konwencja zostanie rozciągnięta zgodnie z niniejszym artykułem; dla tego celu określenie „jego własne formalności, procedura lub wymagania dotyczące dokumentów” oznacza również te, które obowiązują na tym terytorium.
  - d) Niniejsza konwencja przestanie obowiązywać na którymkolwiek terytorium po upływie jednego roku od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego odpowiedniej notyfikacji lub po upływie innego dłuższego okresu czasu, wskazanego w tej notyfikacji.
2. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Rządy o rozciągnięciu niniejszej konwencji na którekolwiek terytorium zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, podając w każdym przypadku datę, od której konwencja została rozciągnięta.

#### Artykuł XIV.

Sekretarz Generalny zawiadamia wszystkie Rządy Sygnatariuszy, wszystkie Umawiające się Rządy i wszystkich członków Organizacji o:

- a) podpisach złożonych pod niniejszą konwencją i datach podpisania,
- b) złożeniu dokumentów przyjęcia i przystąpienia i datach ich złożenia,
- c) dacie wejścia konwencji w życie zgodnie z artykułem XI,
- d) wszelkich notyfikacjach otrzymanych zgodnie z artykułami XII i XIII i ich datach,
- e) zwołaniu jakiegokolwiek konferencji na podstawie artykułów VII lub IX.

#### Artykuł XV.

Niniejsza konwencja i załącznik do niej zostaną złożone u Sekretarza Generalnego, który przekaże ich uwierzytelnione odpisy Rządom Sygnatariuszom i Rządom, które przystępują do konwencji. Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji zostanie ona zarejestrowana przez Sekretarza Generalnego zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

#### Artykuł XVI.

Niniejsza konwencja i załącznik do niej sporządzone są w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne. Urzędowe tłumaczenia sporządzone zostaną w językach rosyjskim i hiszpańskim i złożone wraz z podpisanymi oryginałami.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie dnia dziewiątego kwietnia 1965 roku.

Za Rząd Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej:

z zastrzeżeniem ratyfikacji  
L. KHELIFA

Za Rząd Republiki Argentyńskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
H. MARIO

Za Rząd Stanów Zjednoczonych Brazylii:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
GERALDO EULALIO do NASCIMENTO  
e SILVA RUY de MIRANDA e SILVA

Za Rząd Kanady:

z zastrzeżeniem ratyfikacji  
J. M. COTE  
GEORGE G. LEASK

Za Rząd Republiki Chin:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
TSING-CHANG LIU

Za Rząd Królestwa Danii:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
SVEN LUNDDAHL

Za Rząd Republiki Dominikańskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
A. A. ESPAILLAT

Za Rząd Republiki Ekwadoru:

ad referendum  
J. Z. MENENDEZ

Za Rząd Niemieckiej Republiki Federalnej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
KARI. SCHUBERT

Za Rząd Republiki Finlandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
H. ANDERSSON

Za Rząd Republiki Francuskiej:

z zastrzeżeniem zatwierdzenia  
JEAN MORIN

Za Rząd Republiki Ghany:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
Y. K. QUARTEY

Za Rząd Królestwa Grecji:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
TH. SOPHOULIS

Za Rząd Węgierskiej Republiki Ludowej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
I. INCZE

Za Rząd Republiki Irlandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
M. A. HAYES  
M. DELANY

Za Rząd Państwa Izrael:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
CAPTAIN I. AUERBACH  
I. J. MINTZ

Za Rząd Republiki Włoskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
FERNANDO GHIGLIA

Za Rząd Republiki Wybrzeża Kości Słoniowej:

z zastrzeżeniem zatwierdzenia  
J. M. BESSETEAUX

Za Rząd Republiki Korei:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
H. K. LEE

Za Rząd Republiki Libańskiej:

ad referendum  
ELIE J. BOUSTANY

Za Rząd Republiki Malgaskiej:

z zastrzeżeniem zatwierdzenia  
A. BOTRALAHY

Za Rząd Malajzji:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
RAJA AZAM bin RAJA  
KAMARALZAMAN

Za Rząd Księstwa Monako:

A. PASSERON

Za Rząd Republiki Nikaragui:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
J. SANDINO

Za Rząd Republiki Filipin:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
M. P. LICHAUCO

Za Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
M. FILA

Za Rząd Republiki Senegalu:

z zastrzeżeniem zatwierdzenia  
H. R. DODDS

Za Rząd Królestwa Szwecji:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
G. LINDENCRONA

Za Rząd Trynidadu i Tobago:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
ERIC H. MURRAY

Za Rząd Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej

L. A. KOROTKOVA  
z zastrzeżeniem co do późniejszego przyjęcia:

Za Rząd Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich:

z zastrzeżeniem co do późniejszego przyjęcia:  
A. SOLDATOV

Za Rząd Zjednoczonej Republiki Arabskiej:

z zastrzeżeniem przyjęcia i zastrzeżenia, które ma zgłosić Rząd ZRA  
M. O. EL-HEFNAOUI

Za Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
A. W. WOOD

Za Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki:

z zastrzeżeniem przyjęcia  
ROBERT V. Mc INTYRE  
CARROLL PERRY, Jr.

Za Rząd Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Jugosławii

A. BLAZEVIC

## ZAŁĄCZNIK.

## ROZDZIAŁ 1.

## DEFINICJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE.

## A. DEFINICJE.

Dla celów niniejszego załącznika wymienionym niżej kreśleniom nadaje się następujące znaczenie:

**Ładunek.** Jakiegokolwiek rzeczy, wyroby, towary i wszelkiego rodzaju artykuły przewożone na statku, z wyłączeniem oczty, zasobów statku, części zapasowych statku i wyposażenia statku, rzeczy załogi i bagażu towarzyszącego pasażerom.

**Rzeczy załogi.** Odzież, przedmioty codziennego użytku jakiegokolwiek inne artykuły, włączając również pieniądze, należące do załogi i przewożone na statku.

**Członek załogi.** Każda osoba aktualnie zatrudniona dla spełnienia obowiązków na statku w czasie podróży w zakresie funkcjonowania lub obsługi statku i wpisana na listę załogi.

**Poczta.** Przesyłki korespondencji i inne przedmioty powierzane przez administrację pocztową i przeznaczone do rydania administracji pocztowej.

**Bagaż towarzyszący pasażerom.** Mienie, włączając również pieniądze przewożone dla pasażera na tym samym statku co pasażer, niezależnie od tego, czy jest ono w jego osobistym posiadaniu, czy nie, jeżeli nie jest przewożone na podstawie umowy przewozu lub innej podobnej umowy.

**Władze publiczne.** Organy lub urzędnicy danego państwa, odpowiedzialni za stosowanie i przestrzeganie ustaw przepisów tego państwa, odnoszących się pod jakimkolwiek względem do norm i zaleconych praktyk zawartych w niniejszym załączniku.

**Armator.** Osoba fizyczna, korporacja lub inna osoba prawna, która jest właścicielem statku lub eksploatuje statek i każda osoba działająca w imieniu właściciela statku lub osoby eksploatującej statek.

**Wyposażenie statku.** Artykuły, inne niż części zapasowe statku, znajdujące się na statku i przeznaczone do wykorzystania na nim, które są przenośne, lecz nie mają charakteru konsumpcyjnego, włącznie z takimi przynależnościami statku, jak łódzie ratunkowe, urządzenia ratunkowe, meble, sprzęt statku i inne podobne przedmioty.

**Części zapasowe statku.** Artykuły służące do naprawy lub części zamienne przeznaczone do wmontowania na statku, na którym są przewożone.

**Zasoby statku.** Towary przeznaczone do użycia na statku, włącznie z towarami konsumpcyjnymi, towarami przewożonymi do sprzedaży pasażerom i członkom załogi, paliwo i smary z wyłączeniem wyposażenia i części zapasowych statku.

**Czas wejścia.** Czas, w którym statek po raz pierwszy zatrzymuje się w porcie, bądź na kotwicy, bądź przy nabrzeżu.

## B. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

W związku z postanowieniem ustępu 2 artykułu V konwencji postanowienia niniejszego załącznika nie wykluczają stosowania przez władze publiczne właściwych środków, łącznie z żądaniem dalszych informacji, jakie mogą okazać się konieczne w przypadkach podejrzenia oszustwa lub ułatwiania szczególnych problemów, stanowiących poważne zagrożenie porządku publicznego (*ordre public*), bezpie-

czeństwa publicznego lub zdrowia publicznego, albo dla zapobiegania zawleczeniu lub rozprzestrzenieniu się chorób lub zaraz zagrażających zwierzętom lub roślinom.

**1.1. Norma.** Władze publiczne będą we wszystkich przypadkach wymagać podania tylko istotnych informacji i ograniczać liczbę danych do minimum.

Jeżeli w załączniku podano dokładne wyliczenie danych, władze publiczne nie będą wymagać tych danych, których nie uważają za istotne.

**1.2. Zalecona praktyka.** Bez względu na to, że w niniejszym załączniku mogą być przewidziane i wymagane oddzielne dokumenty dla pewnych celów, władze publiczne, mając na uwadze interesy osób, od których wymaga się wypełnienia dokumentów, jak również cele, dla których mają one być użyte, powinny przewidzieć połączenie dwu lub więcej dokumentów w jeden w każdym przypadku, w którym to jest możliwe i w którym zostanie przez to osiągnięte znaczne ułatwienie.

## ROZDZIAŁ 2.

## WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU.

Rozdział niniejszy zawiera postanowienia dotyczące formalności, których wypełnienie wymagane jest od armatorów władze publiczne przy wejściu, postoju i wyjściu statku; nie może on być rozumiany w ten sposób, że wyłącza żądanie przedstawienia do wglądu właściwym władzom certyfikatów i innych dokumentów statku dotyczących jego rejestracji, pomiaru, bezpieczeństwa, załogi i innych związanych z tym spraw.

## A. CZĘŚĆ OGÓLNA.

**2.1. Norma.** Władze publiczne nie będą wymagać przy wejściu lub wyjściu statków, do których ma zastosowanie niniejsza konwencja, złożenia i pozostawienia u nich innych dokumentów niż przewidziane w niniejszym rozdziale.

Dokumentami tymi są:

- zgłoszenie ogólne,
- zgłoszenie ładunku,
- zgłoszenie zasobów statku,
- zgłoszenie rzeczy załogi,
- lista załogi,
- lista pasażerów,
- dokument wymagany dla poczty zgodnie ze Światową Konwencją Poczтовую,
- morska deklaracja o stanie zdrowia.

## B. TREŚĆ I PRZEZNACZENIE DOKUMENTÓW.

**2.2. Norma.** Zgłoszenie ogólne będzie stanowić podstawowy dokument przy wejściu i wyjściu statku, zawierający wymagane przez władze publiczne informacje dotyczące statku.

**2.2.1. Zalecona praktyka.** Ten sam formularz zgłoszenia ogólnego powinien być przyjmowany zarówno przy wejściu, jak i przy wyjściu statku.

**2.2.2. Zalecona praktyka.** Władze publiczne nie powinny wymagać podania w zgłoszeniu ogólnym innych informacji niż następujące:

- nazwa i opis statku,
- przynależność państwowa statku,
- dane dotyczące rejestru,
- dane dotyczące tonażu,



- nazwisko kapitana,
- nazwisko i adres agenta statku,
- krótki opis ładunku,
- liczba załogi,
- liczba pasażerów,
- krótkie dane o podróży,
- data i czas wejścia lub data wyjścia,
- port wejścia lub wyjścia,
- miejsce postoju statku w porcie.

2.2.3. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować zgłoszenia ogólne zaopatrzone w datę i podpisane przez kapitana, agenta statku lub inną osobę należycie upoważnioną przez kapitana.

2.3. *Norma.* Zgłoszenie ładunku będzie stanowił podstawowy dokument przy wejściu i wyjściu, zawierający wymagane przez władze publiczne informacje dotyczące ładunku. Jednak można wymagać oddzielnego podania danych o ładunkach niebezpiecznych.

2.3.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny wymagać podania w zgłoszeniu ładunku innych informacji niż następujące:

- a) przy wejściu:
  - nazwa i przynależność państwowa statku,
  - nazwisko kapitana,
  - port, z którego statek przybył,
  - port, w którym sporządzane jest zgłoszenie,
  - znaki i numery, liczba i rodzaj jednostek ładunku, ilość i opis towarów,
  - numery konosamentów na ładunek, który ma być wyładowany w danym porcie,
  - porty, w których ładunek pozostający na statku będzie wyładowany,
  - początkowe porty załadowania towarów wysłanych na podstawie konosamentów bezpośrednich,
- b) przy wyjściu:
  - nazwa i przynależność państwowa statku,
  - nazwisko kapitana,
  - port przeznaczenia,
  - dla towarów załadowanych w danym porcie: znaki i numery, liczba i rodzaj jednostek ładunku, ilość i opis towarów,
  - numery konosamentów na ładunek załadowany w danym porcie,

2.3.2. *Zalecona praktyka.* W odniesieniu do ładunku pozostającego na statku władze publiczne powinny wymagać podania krótkich informacji dotyczących podstawowych danych.

2.3.3. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować zgłoszenie ładunku zaopatrzone w datę i podpisane przez kapitana, agenta statku lub inną osobę należycie upoważnioną przez kapitana.

2.3.4. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny przyjmować zamiast zgłoszenia ładunku egzemplarz manifestu statkowego, pod warunkiem, że zawiera on wszystkie informacje wymagane zgodnie z zaleconą praktyką 2.3.1 i 2.3.2. oraz jest zaopatrzone w datę i podpisany zgodnie z normą 2.3.3.

Władze publiczne mogą również przyjmować egzemplarz konosamentu podpisany zgodnie z normą 2.3.3 albo jego poświadczony odpis, jeżeli rodzaj i ilość ładunku na to pozwalają i pod warunkiem, że wszelkie informacje wymagane stosownie do zaleconych praktyk 2.3.1. i 2.3.2., które nie są uwidocznione w tych dokumentach, podane są w innej formie i są należycie poświadczane.

2.3.5. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zezwalać na pominięcie w zgłoszeniu ładunku paczek będących w posiadaniu kapitana nie wykazanych w manifestcie,

pod warunkiem, że dane dotyczące tych paczek podane są oddzielnie.

2.4. *Norma.* Zgłoszenie zasobów statku będzie stanowił podstawowy dokument przy wejściu i wyjściu, zawierający wymagane przez władze publiczne informacje dotyczące zasobów statku.

2.4.1. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować zgłoszenie zasobów statku zaopatrzone w datę i podpisane przez kapitana lub przez innego oficera statku należycie upoważnionego przez kapitana i posiadającego znajomość spraw dotyczących zasobów statku.

2.5. *Norma.* Zgłoszenie rzeczy załogi będzie stanowił podstawowy dokument zawierający wymagane przez władze publiczne informacje dotyczące rzeczy załogi. Nie będzie ono wymagane przy wyjściu statku.

2.5.1. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować zgłoszenie rzeczy załogi zaopatrzone w datę i podpisane przez kapitana lub przez innego oficera statku należycie upoważnionego przez kapitana. Władze publiczne mogą również wymagać od każdego członka załogi złożenia podpisu, a w razie gdy tego zrobić nie potrafi, umieszczenia jego znaku w zgłoszeniu przy wpisie dotyczącym jego rzeczy.

2.5.2. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny w zasadzie wymagać danych tylko co do tych rzeczy załogi, które podlegają ocenie lub są przedmiotem zakazów lub ograniczeń.

2.6. *Norma.* Lista załogi będzie stanowił podstawowy dokument podający władzom publicznym informacje dotyczące liczby i składu załogi przy wejściu i wyjściu statku

2.6.1. *Zalecona praktyka.* W liście załogi władze publiczne nie powinny wymagać innych informacji niż następujące

- nazwa i przynależność państwowa statku,
- nazwisko,
- imiona,
- obywatelstwo,
- stopień lub funkcja,
- data i miejsce urodzenia,
- rodzaj i numer dokumentu tożsamości,
- port i data przybycia,
- miejsce, skąd przybył.

2.6.2. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować listę załogi zaopatrzoną w datę i podpisaną przez kapitana lub przez innego oficera statku należycie upoważnionego przez kapitana.

2.7. *Norma.* Lista pasażerów będzie stanowił podstawowy dokument podający władzom publicznym informacje dotyczące pasażerów przy wejściu i wyjściu statku.

2.7.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny wymagać listy pasażerów dla krótkich rejsów morskich lub w mieszanym przewozie morsko-kolejowym pomiędzy sąsiadującymi krajami.

2.7.2. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny wymagać kart zaokrętowania lub wyokrętowania dodatkowo do list pasażerów w stosunku do pasażerów, których nazwiska umieszczone są na tych listach. Jednakże gdy władze publiczne mają do czynienia ze specjalnymi problemami stanowiącymi poważne niebezpieczeństwo dla zdrowia publicznego, mogą wymagać przy wjeździe od osoby odbywającej podróż międzynarodową podania na piśmie adresu docelowego.

2.7.3. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny wymagać podania w liście pasażerów innych informacji niż następujące:

- nazwa i przynależność państwowa statku,
- nazwisko,
- imiona,
- obywatelstwo,

- data urodzenia,
- miejsce urodzenia,
- port zaokrętowania,
- port wyokrętowania,
- port i data wejścia statku.

2.7.4. *Zalecona praktyka.* Lista sporządzona przez towarzystwo żeglugowe dla jego własnych potrzeb powinna być przyjmowana zamiast listy pasażerów pod warunkiem, że zawiera ona co najmniej informacje wymagane zgodnie z zaleconą praktyką 2.7.3. oraz jest zaopatrzona w datę i podpisana zgodnie z normą 2.7.5.

2.7.5. *Norma.* Władze publiczne będą przyjmować listę pasażerów, zaopatrzoną w datę i podpisaną przez kapitana, agenta statku lub inną osobę należycie upoważnioną przez kapitana.

2.7.6. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zapewnić, żeby armatorzy zawiadamiali przy wejściu statku o obecności jakiegokolwiek nielegalnego pasażera wykrytego na statku,

2.8. *Norma.* Władze publiczne nie będą wymagać przy wejściu i wyjściu statku żadnego pisemnego zgłoszenia w odniesieniu do poczty, poza zgłoszeniem przewidzianym w Światowej konwencji pocztowej.

2.9. *Norma.* Morska deklaracja o stanie zdrowia będzie stanowić podstawowy dokument zawierający wymagane przez portowe władze sanitarne informacje dotyczące stanu zdrowotności na statku podczas podróży i przy wejściu do portu.

#### C. DOKUMENTY PRZY WEJŚCIU.

2.10. *Norma.* Przy wejściu statku do portu władze publiczne nie będą wymagać więcej niż:

- 5 egzemplarzy zgłoszenia ogólnego,
- 4 egzemplarze zgłoszenia ładunku,
- 4 egzemplarze zgłoszenia zasobów statku,
- 2 egzemplarze zgłoszenia rzeczy załogi,
- 4 egzemplarze listy załogi,
- 4 egzemplarze listy pasażerów,
- 1 egzemplarz morskiej deklaracji o stanie zdrowia.

#### D. DOKUMENTY PRZY WYJŚCIU.

2.11. *Norma.* Przy wyjściu statku z portu władze publiczne nie będą wymagać więcej niż:

- 5 egzemplarzy zgłoszenia ogólnego,
- 4 egzemplarze zgłoszenia ładunku,
- 3 egzemplarze zgłoszenia zasobów statku,
- 2 egzemplarze listy załogi,
- 2 egzemplarze listy pasażerów.

2.11.1. *Zalecona praktyka.* Przy wyjściu z portu nie należy wymagać nowego zgłoszenia ładunku w odniesieniu do ładunku, który był przedmiotem zgłoszenia przy wejściu do tego portu i który pozostał na statku.

2.11.2. *Zalecona praktyka.* Przy wyjściu statku nie należy wymagać oddzielnego zgłoszenia zasobów statku w odniesieniu do tych zasobów, które były przedmiotem zgłoszenia przy wejściu, ani w odniesieniu do zasobów załadowanych w porcie i objętych innym dokumentem celnym, przedstawionym w tym porcie.

2.11.3. *Norma.* Tam, gdzie władze publiczne wymagają informacji o załadunku statku przy jego wyjściu, egzemplarz listy załogi przedstawiony przy wejściu będzie przyjmowany przy wyjściu, jeżeli został ponownie podpisany i zaopatrzony we wzmiankę wskazującą każdą zmianę w liczbie lub

składzie załogi albo stwierdzającą, że żadna zmiana nie zaszła.

#### E. ŚRODKI DLA UŁATWIENIA ODPRAWY ŁADUNKU, PASAŻERÓW, ZAŁOGI I BAGAŻY.

2.12. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny przy współpracy z armatorami i administracją portową przedsięwziąć odpowiednie środki w celu skrócenia do minimum czasu postoju w porcie, jak również zapewnić zadowalającą organizację obrotu portowego, powinny one często sprawdzać wszelką procedurę związaną z wejściem i wyjściem statków włącznie z organizacją zaokrętowania i wyokrętowania pasażerów, załadowania i wyładowania ładunków, obsługą itp. Powinny one także zapewnić, aby statki towarowe i ich ładunki mogły być zgłaszane i odprawiane w miarę możliwości w rejonie obsługi statku.

2.12.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, przy współpracy z armatorami i administracją portową, przedsięwziąć odpowiednie środki dla zapewnienia zadowalającej organizacji obrotu portowego, tak żeby obsługa ładunku i procedura jego odprawiania przebiegały bez przeszkód i w sposób uproszczony. Środki te powinny objąć wszystkie fazy poczynając od chwili przybycia statku do nabrzeża dla wyładowania i odprawy celnej oraz, w razie potrzeby, dla składowania i reekspedycji ładunku. Należy zapewnić dogodne i bezpośrednie połączenie pomiędzy składem ładunkowym i obszarem celnym, które powinny być położone blisko rejonu nabrzeża; należy też, gdzie to jest możliwe, udostępnić mechaniczne środki transportowe.

#### F. KOLEJNE ZAWINIĘCIA STATKÓW DO DWÓCH LUB WIĘCEJ PORTÓW W TYM SAMYM PAŃSTWIE.

2.13. *Zalecona praktyka.* Mając na uwadze procedurę stosowaną przy wejściu statku do pierwszego portu zawinięcia na terytorium jakiegoś państwa, władze publiczne powinny ograniczyć do minimum swe wymagania w zakresie formalności i dokumentów w każdym następnym porcie zawinięcia w tym kraju, odwiedzanym bez zawinięcia w międzyczasie do portu w innym kraju.

#### G. WYPEŁNIANIE DOKUMENTÓW.

2.14. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny w miarę możliwości przyjmować dokumenty przewidziane w niniejszym załączniku, z wyjątkiem przewidzianych w normie 3.7., bez względu na język, w którym podane są wymagane informacje, z zastrzeżeniem, że mogą one, gdy uznają to za konieczne, żądać ustnego lub pisemnego przekładu na jeden z urzędowych języków swego kraju lub Organizacji.

2.15. *Norma.* Wypełnianie dokumentów, przewidzianych w niniejszym rozdziale, pismem maszynowym nie będzie wymagane. Przyjmowane będą zapisy odręczne atramentem lub ołówkiem chemicznym, jeżeli są czytelne.

2.16. *Norma.* Władze publiczne kraju, w którym znajduje się którykolwiek przewidywany port wejścia, wyładowania lub tranzytu nie będą wymagać, żeby jakikolwiek dokument wymieniony w tym rozdziale, a dotyczący statku, jego ładunku, zasobów, pasażerów lub załogi, był legalizowany, weryfikowany, uwierzytelniany lub uprzednio badany przez jakiegokolwiek ich przedstawiciela za granicą. Powyższe nie może być rozumiane w ten sposób, że wyłącza prawo żądania paszportu lub innego dokumentu tożsamości pasażera lub członka załogi dla celów związanych z wizą lub podobnych.



## ROZDZIAŁ 3.

## WJAZD I WYJAZD OSÓB.

Rozdział niniejszy zawiera postanowienia dotyczące formalności wymaganych przez władze publiczne od załogi i pasażerów przy wejściu i wyjściu statku.

A. WYMAGANIA WJAZDOWE I WYJAZDOWE  
ORAZ PROCEDURA.

3.1. *Norma.* Ważny paszport będzie stanowił podstawowy dokument podający władzom publicznym przy wejściu lub wyjściu statku informacje dotyczące poszczególnego pasażera.

3.1.1. *Zalecona praktyka.* Umawiające się Rządy powinny, o ile to możliwe, uzgodnić, w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych, uznawanie urzędowych dokumentów tożsamości zamiast paszportów.

3.2. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny przedsięwziąć środki, aby paszporty lub uznawane zamiast nich urzędowe dokumenty tożsamości podlegały kontroli władz imigracyjnych tylko jeden raz w czasie wjazdu i jeden raz w czasie wyjazdu. Ponadto można wymagać przedstawienia paszportów lub urzędowych dokumentów tożsamości w celu zweryfikowania lub stwierdzenia tożsamości w związku z formalnościami celnymi lub innymi formalnościami przy wjeździe lub wyjeździe.

3.3. *Zalecona praktyka.* Po indywidualnym przedstawieniu paszportów lub uznawanych zamiast nich urzędowych dokumentów tożsamości władze publiczne powinny niezwłocznie po zbadaniu zwracać te dokumenty i nie zatrzymywać ich w celu dodatkowej kontroli, chyba że istnieje jakaś przeszkoda dla wpuszczenia pasażera na terytorium tego kraju.

3.4. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu wymagać od pasażerów albo od działających w ich imieniu armatorów żadnych pisemnych informacji uzupełniających lub powtarzających informacje zawarte w ich paszportach lub urzędowych dokumentach tożsamości, poza informacjami koniecznymi do wypełnienia dokumentów przewidzianych w niniejszym załączniku.

3.5. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne, które przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu wymagają od pasażerów pisemnych, uzupełniających informacji poza tymi, które są konieczne do wypełnienia dokumentów przewidzianych w niniejszym załączniku, powinny ograniczyć swoje wymagania w zakresie dalszego identyfikowania pasażerów do danych wyliczonych w zaleconej praktyce 3.6 (karta zaokrętowania i wyokrętowania). Władze publiczne powinny przyjmować karty zaokrętowania lub wyokrętowania wypełnione przez pasażera nie wymagając wypełniania lub sprawdzania ich przez armatora. Należy przyjmować karty wypełnione czytelnym ręcznym pismem, chyba że na formularzu karty przewidziane jest wypełnienie literami drukowanymi. Od każdego pasażera należy wymagać tylko jednego egzemplarza karty zaokrętowania lub wyokrętowania, która może mieć jedną albo więcej kopii wypełnianych równocześnie przez kalgę.

3.6. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny wymagać podania w karcie zaokrętowania lub wyokrętowania innych informacji niż następujące:

- nazwisko,
- imiona,
- obywatelstwo,
- numer paszportu lub innego urzędowego dokumentu tożsamości,

- data urodzenia,
- miejsce urodzenia,
- zawód,
- port zaokrętowania lub wyokrętowania,
- płeć,
- adres w miejscu przeznaczenia,
- podpis.

3.7. *Norma.* W przypadkach gdy od osób znajdujących się na statku wymagany jest dowód zabezpieczenia przeciwko cholerze, żółtej febrze lub ospie, władze publiczne będą przyjmować międzynarodowe świadectwo szczepienia ochronnego lub powtórnego szczepienia w formie przewidzianej w Międzynarodowych przepisach sanitarnych.

3.8. *Zalecona praktyka.* Badania lekarskie osób znajdujących się na statku lub osób wyokrętowanych ze statków powinno być w zasadzie ograniczone do tych osób, które przybywają z obszaru zakażonego jedną z chorób kwarantannowych w okresie wylegania się danej choroby (jak to stanowią Międzynarodowe przepisy sanitarne). Jednakże można wymagać dodatkowych badań lekarskich zgodnie z Międzynarodowymi przepisami sanitarnymi.

3.9. *Norma.* Władze publiczne powinny w zasadzie przeprowadzać kontrolę celną bagażu towarzyszącego przybywającym pasażerom w sposób wyrywkowy. Nie należy, w miarę możliwości, wymagać składania pisemnych deklaracji w odniesieniu do bagażu towarzyszącego pasażerom.

3.9.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, jeżeli to jest możliwe, odstępować od kontroli bagażu towarzyszącego wyjeżdżającym pasażerom.

3.9.2. *Zalecona praktyka.* Jeżeli nie można odstąpić całkowicie od kontroli bagażu towarzyszącego wyjeżdżającym pasażerom, kontrola ta powinna być w zasadzie przeprowadzana sposobem wyrywkowym.

3.10. *Norma.* Ważny marynarski dokument tożsamości lub paszport będzie stanowił podstawowy dokument podający władzom publicznym informacje dotyczące poszczególnego członka załogi przy wejściu lub wyjściu statku.

3.10.1. *Norma.* Władze publiczne nie będą wymagać podania w marynarskim dokumencie tożsamości więcej danych niż następujące:

- nazwisko,
- imiona,
- data i miejsce urodzenia,
- obywatelstwo,
- rysopis,
- fotografia (poświadczona),
- podpis,
- data upływu ważności (jeżeli jest określona),
- wskazanie władzy publicznej, która wydała dokument.

3.10.2. *Norma.* Jeżeli jest konieczne, aby marynarz wjechał do jakiegoś kraju lub z niego wyjechał w charakterze pasażera jakimkolwiek środkiem transportowym w celu:

- a) powrotu na swój statek lub przejścia na inny statek,
- b) przejazdu tranzytem dla powrotu na swój statek w innym kraju lub dla repatriacji albo dla jakichkolwiek innych celów, uznanych przez władze zainteresowanego kraju,

władze publiczne będą uznawać w takich przypadkach zamiast paszportu ważny marynarski dokument tożsamości, jeżeli dokument ten zapewnia wpuszczenie z powrotem jego posiadacza do kraju, który ten dokument wydał.

3.10.3. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne nie powinny w zasadzie wymagać od członków załogi przedstawiania indywidualnych dokumentów tożsamości lub podania informacji uzupełniających marynarski dokument tożsamości, poza informacjami podanymi w liście załogi.

### B. ŚRODKI UŁATWIAJĄCE ODPRAWĘ ŁADUNKU, PASAŻERÓW, ZAŁOGI I BAGAŻU.

3.11. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny przy współpracy z armatorami i administracją portową przedsięwziąć właściwe środki dla zapewnienia zadowalającej organizacji obrotu portowego, tak aby odprawa pasażerów, załogi i bagażu mogła odbywać się szybko; powinny one wyznaczyć odpowiedni personel i zapewnić wyposażenie w należyte urządzenia zwracając szczególną uwagę na urządzenia do załadunku, wyładunku i przewozu bagażu (włącznie z użyciem urządzeń zmechanizowanych) oraz na te punkty, gdzie zdarzają się często opóźnienia pasażerów. Jeżeli to jest konieczne, należy zapewnić osłonięte przejście pomiędzy statkiem i punktem, gdzie przeprowadzana jest kontrola pasażerów i załogi.

3.11.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny:

- a) przy współpracy z armatorami i administracją portową zastosować odpowiednio środki, takie jak:
  - i) metodę indywidualnego i nieprzerwanego odprawiania pasażerów i bagażu,
  - ii) system pozwalający pasażerom na szybkie rozpoznanie i otrzymanie bagażu po przeprowadzonej kontroli, gdy tylko został on umieszczony w miejscach odbioru,
- b) zapewnić podjęcie przez administrację portową wszelkich koniecznych środków, żeby:
  - i) pasażerowie wraz z bagażem mieli łatwy i szybki dostęp do miejscowych środków transportowych,
  - ii) pomieszczenia, do których wzywa się załogę w celach urzędowych, były łatwo dostępne i położone możliwie najbliżej siebie.

3.12. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny wymagać od armatorów, żeby personel statku przedsięwziął wszelkie odpowiednie środki, które pomogą w przyspieszeniu procedury wyjazdowej dla pasażerów i załogi. Środki te mogą obejmować:

- a) uprzednie zawiadomianie właściwych władz publicznych o spodziewanym, według najlepszej oceny, czasie wejścia statku, a następnie informowanie o jakiegokolwiek zmianie czasu i wskazanie trasy podróży, jeżeli to może mieć wpływ na wymagania kontrolne,
- b) przygotowanie dokumentów statku do niezwłocznego przeglądu,
- c) przygotowanie w czasie zbliżania się statku do miejsca postoju przy nabrzeżu lub kotwiczowisku drabin lub innych urządzeń do wchodzenia na statek,
- d) zapewnienie szybkiego i sprawnego zgromadzenia się osób znajdujących się na statku do kontroli z niezbędnymi dokumentami, ze zwróceniem uwagi na zwolnienie w tym celu członków załogi od zasadniczych obowiązków w dziale maszynowym i w innych działach.

3.13. *Zalecona praktyka.* W dokumentach pasażerów załogi na pierwszym miejscu powinno być wpisane nazwisko lub nazwiska. Jeżeli używane jest zarówno nazwisko ojca, jak i matki, jako pierwsze powinno być umieszczone nazwisko ojca. Gdy kobieta zamężna używa zarówno nazwiska męża, jak i swego nazwiska panieńskiego, nazwisko męża powinno być umieszczone jako pierwsze.

3.14. *Norma.* Władze publiczne będą przystępować bez nieuzasadnionej zwłoki do kontroli pasażerów i załogi dla wpuszczenia ich na terytorium państwa, jeżeli ta kontrola jest wymagana.

3.15. *Norma.* Władze publiczne nie będą nakładać na armatorów jakichkolwiek kar w razie uznania przez nie, że jakiegokolwiek podlegający kontroli dokument posiadany przez

pasażera jest nieodpowiedni lub jeżeli z tego powodu pasażer nie może być wpuszczony na terytorium państwa.

3.15.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny wezwać armatorów do podjęcia wszelkich właściwych środków, żeby pasażerowie posiadali wszystkie podlegające kontroli dokumenty, wymagane przez Umawiające się Rządy.

## ROZDZIAŁ 4.

### ZDROWIE PUBLICZNE I KWARANTANNA. ŚRODKI FITOSANITARNE I WETERYNARYJNE.

4.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne państwa, które nie jest Stroną Międzynarodowych przepisów sanitarnych, powinny dążyć do stosowania postanowień tych przepisów odnoszących się do żeglugi międzynarodowej.

4.2. *Zalecona praktyka.* Umawiające się Rządy, które mają pewne wspólne interesy ze względu na ich warunki geograficzne, zdrowotne, socjalne lub ekonomiczne, powinny zawrzeć specjalne porozumienia zgodnie z artykułem 104 Międzynarodowych przepisów sanitarnych, jeżeli takie porozumienia ułatwią stosowanie tych przepisów.

4.3. *Zalecona praktyka.* Jeżeli dla wysłania niektórych zwierząt, roślin lub ich produktów wymagane są świadectwa sanitarne lub podobne dokumenty, świadectwa te i dokumenty powinny być proste i szeroko rozpowszechnione, a Umawiające się Rządy powinny współpracować w celu znormalizowania wymagań w tym przedmiocie.

4.4. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, gdy to jest możliwe, udzielać statkowi drogą radiową prawa wolności ruchu, jeżeli na podstawie informacji od niego otrzymanych przed jego wejściem władze sanitarne właściwe dla przewidywanego portu wejścia statku uważają, że jego wejście nie spowoduje zawleczenia lub rozprzestrzenienia się choroby podlegającej kwarantannie. Władzom sanitarnym należy pozwalać, o ile to możliwe, wchodzić na statek przed wejściem statku do portu.

4.4.1. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny starać się o współdziałanie armatorów dla zapewnienia spełnienia każdego wymagania dotyczącego niezwłocznego zgłaszania drogą radiową władzom sanitarnym portu przeznaczenia statku przypadków choroby na statku, w celu ułatwienia skierowania na statek specjalnego personelu lekarskiego i sprzętu potrzebnego do przeprowadzenia formalności sanitarnych przy wejściu statku.

4.5. *Norma.* Władze publiczne zastosują środki umożliwiające udostępnienie pasażerom przez biura podróży i inne zainteresowane agencje dostatecznie wcześniej przed wyjazdem wykazu szczepień ochronnych wymaganych przez władze publiczne zainteresowanych krajów, jak również formularzy świadectw szczepienia ochronnego lub powtórnego szczepienia zgodnych z Międzynarodowymi przepisami sanitarnymi. W celu zapewnienia jednolitości w zakresie przyjmowania świadectw, władze publiczne podejmą wszelkie możliwe środki, aby personel wykonujący szczepienia wydawał międzynarodowe świadectwa szczepienia ochronnego lub powtórnego szczepienia.

4.6. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zaopatrzyć możliwie największą ilość portów w niezbędne urządzenia i wyznaczyć personel do przeprowadzania szczepień ochronnych i wystawiania międzynarodowych świadectw szczepienia ochronnego lub szczepienia powtórnego.

4.7. *Norma.* Władze publiczne zapewnią, aby środki sanitarne i formalności w zakresie wymagań dotyczących zdrowotności były podejmowane natychmiast, wykonywane bez zwłoki i stosowane bez dyskryminacji.

4.8. *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny utrzymywać w możliwie największej ilości portów właściwe urządzenia i personel dla stosowania środków sanitarnych, fitosanitarnych i weterynaryjnych.

4.9. *Zalecona praktyka.* Należy utrzymywać w możliwie największej ilości portów w państwie łatwo dostępne urządzenia lecznicze, takie jakie są możliwe i racjonalne dla udzielania pomocy lekarskiej załodze i pasażerom w nagłych wypadkach.

4.10. *Norma.* Z wyjątkiem nagłych wypadków stanowiących poważne zagrożenie zdrowia publicznego portowe władze sanitarne nie będą pozbawiać statku możliwości załadunku lub wyładunku ładunków lub zasobów albo pobrania paliwa lub wody, jeżeli statek nie jest zakażony lub podejrzany o zakażenie chorobą podlegającą kwarantannie z racji innej choroby epidemicznej.

4.11. *Zalecona praktyka.* Wysyłanie morzem zwierząt, surowców zwierzęcych, półfabrykatów pochodzenia zwierzęcego, artykułów spożywczych pochodzenia zwierzęcego i produktów roślinnych podlegających kwarantannie powinno być dozwolone w określonych okolicznościach, jeżeli towarzyszą im świadectwa kwarantanny sporządzone w formie uzgodnionej przez zainteresowane państwa.

## ROZDZIAŁ 5.

### POSTANOWIENIA RÓŻNE.

#### A. KAUCJE I INNE FORMY ZABEZPIECZENIA.

5.1. *Zalecona praktyka.* Jeżeli władze publiczne żądają od armatorów kaucji lub innej formy zabezpieczenia ich zobowiązań wynikających z mocy ustaw i innych przepisów państwa w sprawach celnych, imigracyjnych, zdrowia publicznego, kwarantanny fitosanitarnej lub weterynaryjnej lub im podobnych, powinny one, gdy to jest możliwe, pozwolić na złożenie jednej, obejmującej wszystkie zobowiązania kaucji lub innej formy zabezpieczenia.

#### B. POMYŁKI W DOKUMENTACH I KARY ZA NIE.

5.2. *Norma.* Władze publiczne będą pozwalać, bez powodowania opóźnienia statku, na sprostowanie pomyłek w dokumentach przewidzianych w niniejszym załączniku, jeżeli pomyłki te w ich przekonaniu zostały popełnione przez nieuwagę, nie mają poważnego charakteru, nie są wynikiem powtarzającego się niedbalstwa i nie były popełnione w zamiarze naruszenia ustaw lub innych przepisów, pod warunkiem że pomyłki te zostały wykryte przed zakończeniem sprawdzania dokumentu i mogą być sprostowane niezwłocznie.

5.3. *Norma.* W razie wykrycia pomyłek w dokumentach przewidzianych w niniejszym załączniku, podpisanych przez armatora lub kapitana albo w ich imieniu, nie będą nakładane kary, dopóki nie da się możliwości wykazania władzom publicznym, że pomyłki te popełnione są przez nieuwagę, nie mają poważnego charakteru, nie są wynikiem powtarzającego się niedbalstwa i nie zostały popełnione w zamiarze naruszenia ustaw lub innych przepisów.

#### C. CZYNNOŚCI URZĘDOWE W PORTACH.

5.4. *Zalecona praktyka.* Zwykłe czynności urzędowe władz publicznych w porcie powinny być pełnione bezpłatnie w czasie normalnych godzin pracy. Władze publiczne powinny dążyć do ustalenia normalnych godzin pracy dla swych czynności urzędowych w portach, dostosowując je do okresów, w których jest zwykle największe nasilenie pracy w porcie.

5.4.1. *Zalecona praktyka.* Umawiające się Rządy powinny przedsięwziąć wszystkie możliwe środki dla zorganizowania zwykłych czynności urzędowych władz publicznych w portach w ten sposób, żeby uniknąć nieuzasadnionej zwłoki dla statków po ich wejściu lub gdy gotowe są do wyjścia i zredukować do minimum czas załatwiania formalności, pod

warunkiem że władze publiczne w odpowiednim terminie zostaną powiadomione o przewidywanym czasie wejścia lub wyjścia statku.

5.4.2. *Norma.* Publiczne władze sanitarne nie będą pobierać żadnych opłat za jakiegokolwiek badanie lekarskie lub jakiegokolwiek badanie uzupełniające, bakteriologiczne lub inne, wykonane w czasie dnia lub nocy, jeżeli to badanie jest niezbędne dla ustalenia stanu zdrowia badanej osoby, ani też nie będą pobierać opłat za wejście na statek i jego inspekcję dla celów kwarantanny, z wyjątkiem inspekcji statku dla wystawienia świadectwa deratyzacji lub świadectwa zwolnienia od deratyzacji; nie będą też pobierane opłaty za jakiegokolwiek szczepienia osoby przybywającej statkiem ani za świadectwo takiego szczepienia. Jednakże, jeżeli niezbędne jest zastosowanie względem statku, jego pasażerów lub załogi środków innych niż powyższe i władze sanitarne ustaliły za nie opłaty, to opłaty te będą pobierane według jednej taryfy jednolitej dla danego terytorium bez czynienia różnic ze względu na obywatelstwo, zamieszkanie lub siedzibę danej osoby albo przynależność państwową, banderę, rejestrację lub własność statku.

5.4.3. *Zalecona praktyka.* Gdy władze publiczne wykonują czynności urzędowe poza normalnymi godzinami pracy przewidzianymi w zaleconej praktyce 5.4, powinny je wykonywać za pobraniem umiarkowanych opłat, nie przekraczających rzeczywistych kosztów wykonania czynności.

5.5. *Norma.* Tam, gdzie rozmiary obrotu w porcie to uzasadniają, władze publiczne zapewnią pełnienie czynności urzędowych dla przeprowadzenia formalności w stosunku do ładunku i bagażu bez względu na ich wartość i rodzaj.

5.6. *Zalecona praktyka.* Umawiające się Rządy powinny dążyć do zawarcia porozumień, na podstawie których jeden Rząd będzie przyznawał drugiemu Rządowi pewne ułatwienia dla sprawdzenia przed lub podczas podróży statków, pasażerów, załogi, bagażu, ładunku i dokumentów w zakresie spraw celnych, imigracyjnych, sanitarnych, kwarantanny fitosanitarnej i weterynaryjnej, jeżeli to ułatwi odprawę statku po wejściu do tego drugiego państwa.

#### D. ŁADUNEK NIE WYŁADOWANY W PRZEWIDYWANYM PORCIE PRZEZNACZENIA.

5.7. *Norma.* Gdy jakikolwiek ładunek wymieniony w zgłoszeniu ładunku nie jest wyładowany w przewidzianym porcie przeznaczenia, władze publiczne pozwolą na wprowadzenie poprawki do zgłoszenia ładunku i nie będą nakładać kar, jeżeli upewniły się, że dany ładunek w rzeczywistości nie był załadowany na statek, a jeżeli był załadowany, to został wyładowany w innym porcie.

5.8. *Norma.* Jeżeli na skutek pomyłki lub z uzasadnionej przyczyny jakikolwiek ładunek zamiast w przewidzianym porcie przeznaczenia został wyładowany w innym porcie, władze publiczne ułatwią jego wysłanie do przewidzianego miejsca przeznaczenia. Postanowienie to nie ma zastosowania do ładunków niebezpiecznych, zabronionych lub podlegających ograniczeniom.

#### E. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ARMATORÓW.

5.9. *Norma.* Władze publiczne nie będą wymagać od armatorów umieszczenia w konosamencie lub w jego kopii szczególnych informacji dla wykorzystania przez te władze, chyba że armator jest importerem lub eksporterem albo działa w ich imieniu.

5.10. *Norma.* Władze publiczne nie będą czynić armatora odpowiedzialnym za przedstawienie lub prawidłowość dokumentów wymaganych od importera lub eksportera w związku z odprawą ładunku, chyba że armator jest importerem lub eksporterem albo działa w ich imieniu.