

**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.

*Przekład***UCHWAŁA FAL.7 (29)  
przyjęta w dniu 10 stycznia 2002 r.**Przyjęcie poprawek do Konwencji o ułatwieniu  
międzynarodowego obrotu morskiego, 1965,  
tekst poprawiony

KOMITET UŁATWIENÍ,

PRZYPOMINAJĄC postanowienia artykułu VII  
ustęp 2 litera a) Konwencji o ułatwieniu między-  
narodowego obrotu morskiego, 1965, w jej wersji popra-  
wionej, zwanej dalej „Konwencją”, dotyczące proce-  
dury wprowadzania poprawek do jej załącznika,**RESOLUTION FAL.7 (29)  
adopted on 10 January 2002**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 Conven-  
tion”, concerning the procedure for amending the  
Annex to the Convention,

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

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

1. PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst został zamieszczony w załączniku do niniejszej uchwały;
2. POSTANAWIA, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera b) Konwencji, że wymienione powyżej poprawki wejdą w życie z dniem 1 maja 2003 r., chyba że przed dniem 1 lutego 2003 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 zmian zawartych w załączniku do niniejszej uchwały wszystkim Umawiającym się Rządów;
4. PROSI TAKŻE Sekretarza Generalnego o notyfikowanie przyjęcia i wejścia w życie poprawek Rządów Sygnatariuszom.

Załącznik

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

Rozdział 1 — DEFINICJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE

A. DEFINICJE

1. Dodaje się następujące definicje:

„*Potencjalny pasażer bez biletu*. Oznacza osobę, która jest ukryta na pokładzie statku lub w ładunku następnie załadowanym na ten statek, bez zgody armatora lub kapitana statku albo jakiegokolwiek innej osoby odpowiedzialnej, i która zostaje znaleziona na statku przed opuszczeniem przez niego portu.

*Port*. Oznacza każdy port, terminal, terminal na pełnym morzu, stocznię i stocznię remontową lub redę, który jest normalnie wykorzystywany do załadunku, rozładunku, napraw i kotwiczenia statków, lub każde inne miejsce, gdzie statek może zawinąć.

*Pasażer bez biletu*. Oznacza osobę, która jest ukryta na pokładzie statku lub ukryta w ładunku, następnie załadowana na statek bez zgody armatora lub kapitana statku albo jakiegokolwiek innej osoby odpowiedzialnej, i która zostaje znaleziona na pokładzie statku po opuszczeniu przez niego portu lub w ładunku,

RECALLING FURTHER the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its twenty-ninth session, amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 May 2003 unless, prior to 1 February 2003 at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

Annex

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE FAL  
CONVENTION, AS AMENDED

Section 1 — DEFINITIONS AND GENERAL PROVISIONS

A. DEFINITIONS

1. Add the following definitions:

„*Attempted stowaway*. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person, and who is detected on board the ship before it has departed from the port.

*Port*. Any port, terminal, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call.

*Stowaway*. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of

podczas jego wyładunku w porcie przybycia, i zostaje zgłoszona przez kapitana do właściwych władz jako pasażer bez biletu.”.

arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities.”.

## Rozdział 2 — WEJŚCIE, POSTÓJ I WYJŚCIE STATKU

## Section 2 — ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP

2. Do Normy 2.1 dodaje się następującą notę:

2. In 2.1 Standard, a note should be added as follows:

„*Nota:*

“*Note:*

Następujące formularze FAL zostały opracowane, tak jak przedstawiono w załączniku 1:

The following FAL forms have been developed, as presented in Appendix 1:

- Zgłoszenie ogólne — Formularz FAL 1
- Zgłoszenie ładunku — Formularz FAL 2
- Zgłoszenie zasobów statku — Formularz FAL 3
- Zgłoszenie rzeczy załogi — Formularz FAL 4
- Lista załogi — FAL 5
- Lista pasażerów — FAL 6
- Manifest ładunków niebezpiecznych — FAL 7.”

- General declaration — FAL Form 1
- Cargo Declaration — FAL Form 2
- Ship’s Stores Declaration — FAL Form 3
- Crew’s Effects Declaration — FAL Form 4
- Crew List — FAL Form 5
- Passenger List — FAL Form 6
- Dangerous Goods Manifest — FAL Form 7.”

3. Dodaje się dwa następujące nowe paragrafy, zmieniające numerację po istniejącym paragrafie 2.7.5:

3. Add two renumbered new paragraphs after the existing paragraph 2.7.5 as follows:

„2.8. *Norma.* Manifest ładunków niebezpiecznych musi być podstawowym dokumentem, który dostarcza władzom publicznym informacje dotyczące towarów niebezpiecznych.

“2.8. *Standard.* The Dangerous Goods Manifest shall be the basic document providing public authorities with the information regarding dangerous goods.

2.8.1 *Norma.* W Manifestie ładunków niebezpiecznych władze publiczne nie mogą żądać innych informacji niż te, które są wymienione poniżej:

2.8.1 *Standard.* In the Dangerous Goods Manifest public authorities shall not require more than the following information:

- nazwa statku,
- numer IMO statku,
- przynależność państwowa statku
- nazwisko kapitana,
- numer podróży,
- port załadunku,
- port rozładunku,
- agent morski,
- numer rezerwacji/referencyjny,
- oznaczenia i numery:
  - numery identyfikacyjne kontenerów,
  - numery rejestracyjne pojazdów,
- liczba i rodzaj opakowania,
- nazwa ładunku używana w transporcie morskim,
- klasa,
- numer ONZ,
- grupa opakowania,
- ryzyko dodatkowe,
- temperatura zapłonu (w °C, c.c.)

- Name of ship
- IMO number
- Nationality of ship
- Master’s name
- Voyage reference
- Port of loading
- Port of discharge
- Shipping agent
- Booking/reference number
- Marks and numbers:
  - container ID. No(s).
  - vehicle Reg. No(s)
- Number and kind of packages
- Proper shipping name
- Class
- UN Number
- Packing group
- Subsidiary risk(s)
- Flashpoint (in °C, c.c.)

- polutant środowiska morskiego,
- masa (kg) — brutto/netto,
- karta bezpieczeństwa,
- miejsce zasztautowania na statku.”.

4. Zmienia się numerację paragrafów 2.8 do 2.26 na 2.9 do 2.27 oraz zmienia notę na dole strony odpowiadającą paragrafowi 2.13.

5. Skreśla się paragrafy 2.7.6 i 2.7.6.1 oraz odpowiednie noty.

6. Do przeniechanowanej Normy 2.11 dodaje się następującą nową pozycję:

„• 1 egzemplarz Manifestu ładunków niebezpiecznych”.

7. Do przeniechanowanej Normy 2.12 dodaje się następującą nową pozycję:

„• 1 egzemplarz Manifestu ładunków niebezpiecznych”.

8. W nocie u dołu strony odpowiadającą paragrafowi 3.3.1 wyrazy „załącznik 4” zastępuje się wyrazem „załącznik 2”.

9. Dodaje się nowy rozdział 4 w brzmieniu, jak poniżej:

#### „Rozdział 4 — PASAŻEROWIE BEZ BILETU

##### A. ZASADY OGÓLNE

4.1 *Norma.* Postanowienia niniejszego rozdziału muszą być stosowane zgodnie z zasadami związanymi z ochroną międzynarodową, zapisanymi w dokumentach międzynarodowych, takich jak Konwencja Narodów Zjednoczonych dotycząca statusu uchodźców, sporządzona w Genewie dnia 28 lipca 1951 r., i Protokół Narodów Zjednoczonych dotyczący statusu uchodźców, sporządzony w Nowym Jorku dnia 31 stycznia 1967 r., jak również zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym.\*

4.2 *Norma.* Władze publiczne, administracja portowa, armatorzy i ich przedstawiciele, jak również kapitanowie statków muszą, jak tylko jest to możliwe, współpracować w celu uniemożliwienia i szybkiego uregulowania przypadków zaokrętoowania bez biletu i upewnienia się, że pasażerowie bez biletu wrócą do swojego kraju lub zostaną tam odesłani jak najszybciej. Wszystkie te kroki muszą być podjęte w celu uniknięcia nieskończonego długiego pozostawania na podkładach statków pasażerów bez biletu.

\* Ponadto, władze publiczne mogą zechcieć wziąć pod uwagę niewiążącą konkluzję Komitetu Wykonawczego Wysokiego Komitetu do spraw Uchodźców dotyczącą pasażerów bez biletu występujących o azyl (1988, Nr 53 (XXXIX))

- Marine Pollutant
- Mass (kg) — gross/net
- EmS
- Stowage position on board.”.

4. Renumber existing paragraphs 2.8 to 2.26 accordingly from 2.9 to 2.27 and amend the associated footnote under paragraph 2.13.

5. Delete paragraphs 2.7.6 and 2.7.6.1 and associated notes.

6. In renumbered paragraph 2.11 Standard, insert a new bullet as follows:

“• 1 copy of the Dangerous Goods Manifest”.

7. In renumbered paragraph 2.12 Standard, insert a new bullet as follows:

“• 1 copy of the Dangerous Goods Manifest”.

8. In the footnote under paragraph 3.3.1 replace “appendix 4” by “appendix 2”.

9. New Section 4 should be added as follows:

#### “Section 4 — STOWAWAYS

##### A. GENERAL PRINCIPLES

4.1 *Standard.* The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.\*

4.2 *Standard.* Public authorities, port authorities, shipowners and their representatives and shipmasters shall co-operate to the fullest extent possible in order to prevent stowaway incidents and to resolve stowaway cases expeditiously and secure that an early return or repatriation of the stowaway will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships indefinitely.

\* In addition, public authorities may wish to consider the non-binding conclusion of the UNHCR Executive Committee on Stowaway Asylum-Seekers (1988, No. 53 (XXXIX))

**B. ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE****4.3 Środki zapobiegawcze na pokładzie statku/w porcie****4.3.1. Administracja portowa/osoby odpowiedzialne w terminalach**

4.3.1.1 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą się upewnić, że niezbędna infrastruktura i przepisy dotyczące eksploatacji i bezpieczeństwa, wdrożone dla uniemożliwienia dostępu do urzędzeń portowych i do statków osobom usiłującym dostać się na pokład statku bez biletu, zostały stworzone we wszystkich ich portach i że zostały dostosowane do rozmiarów portu i rodzaju obsługiwanych tam ładunków. Działania te powinny być podjęte w ścisłej współpracy z właściwymi władzami publicznymi, armatorami, władzami na lądzie, aby w tych portach wejście na pokład bez biletu było niemożliwe.

4.3.1.2 *Zalecona praktyka.* Działania operacyjne i urządzenia zabezpieczające powinny obejmować, między innymi, w zależności od potrzeb, następujące elementy:

- a) regularne patrole w strefach portowych;
- b) zainstalowanie specjalnych urządzeń do składowania ładunków, do których pasażerowie bez biletu mają łatwy dostęp, oraz stały dozór osób i ładunków wchodzących na teren tych stref;
- c) inspekcję składów i stref składowania ładunków;
- d) przeszukiwanie ładunku w przypadkach, kiedy obecność pasażerów bez biletu jest ewidentna;
- e) współpracę pomiędzy władzami publicznymi, armatorami i kapitanami statków oraz właściwymi władzami na lądzie przy opracowywaniu działań operacyjnych;
- f) współpracę pomiędzy administracją portową i innymi właściwymi władzami (np. służby policyjne, służby celne i imigracyjne) w celu uniemożliwienia przemytu osób;
- g) opracowanie i wprowadzenie w życie umów ze sztauerami i innymi osobami działającymi na lądzie w portach krajowych w celu zagwarantowania, że tylko personel upoważniony przez te osoby uczestniczy w operacjach sztauowania/rozsztauowania lub załadunku/rozładunku statków albo w innych operacjach związanych z postojem statków w porcie;
- h) opracowanie i wprowadzenie w życie umów ze sztauerami i innymi osobami na lądzie w celu zagwarantowania, że ich personel, który ma dostęp do statków, jest łatwy do zidentyfikowania i że istnieje lista

**B. PREVENTIVE MEASURES****4.3 Ship/Port preventive measures****4.3.1 Port/terminal authorities**

4.3.1.1 *Standard.* Contracting Governments shall ensure that the necessary infrastructure, and operational and security arrangements for the purpose of preventing persons attempting to stowaway on board ships from gaining access to port installations and to ships, are established in all their ports, taking into consideration when developing these arrangements the size of the port, and what type of cargo is shipped from the port. This should be done in close co-operation with relevant public authorities, shipowners and shore-side entities, with the aim of preventing stowaway occurrences in the individual port.

4.3.1.2 *Recommended Practice.* Operational arrangements and/or security plans should, *inter alia*, address the following issues where appropriate:

- a) regular patrolling of port areas;
- b) establishment of special storage facilities for cargo subject to high risk of access of stowaways, and continuous monitoring of both persons and cargo entering these areas;
- c) inspections of warehouses and cargo storage areas;
- d) search of cargo itself, when presence of stowaways is clearly indicated;
- e) co-operation between public authorities, shipowners, masters and relevant shore-side entities in developing operational arrangements;
- f) co-operation between port authorities and other relevant authorities (e.g. police, customs, immigration) in order to prevent smuggling of humans;
- g) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities operating in national ports to ensure that only personnel authorized by these entities participate in the stowing/unstowing or loading/unloading of ships or other functions related to the ships stay in port;
- h) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities to ensure that their personnel having access to the ship is easily identifiable, and a list of names of persons

osób, których wejście na statek jest uzasadnione pełnionymi przez nie obowiązkami;

- i) zachęcanie sztauerów i innych osób pracujących w strefie portowej do sygnalizowania administracji portowej obecności w tej strefie wszystkich osób, które wyraźnie nie są do tego upoważnione.

#### 4.3.2 Armator/Kapitan statku

4.3.2.1 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą wymagać od armatorów i od ich przedstawicieli w porcie, jak również od kapitanów oraz innych osób odpowiedzialnych, żeby wprowadzili system bezpieczeństwa, który — tak dalece, jak jest to możliwe w praktyce — uniemożliwi wejście na statek potencjalnym pasażerom bez biletu, a w przypadku gdy się to nie uda, na ile jest możliwe w praktyce, pozwoli na wykrycie ich, zanim statek opuści port.

4.3.2.2 *Zalecona praktyka.* Jeżeli statki zawijają lub przebywają w portach, w których istnieje ryzyko zaokrętowania się przez pasażera bez biletu, system bezpieczeństwa powinien obejmować przynajmniej następujące środki:

- wszystkie drzwi, luki i drogi dostępu do ładowni lub pomieszczeń magazynowych na statku, które nie są używane podczas pobytu statku w porcie, powinny być zamknięte na klucz;
- miejsca dostępu do statku powinny być ograniczone do minimalnej liczby i być odpowiednio chronione;
- części statku usytuowane od strony morza powinny być odpowiednio zabezpieczone;
- powinien być zapewniony odpowiedni system wacht pokładowych;
- członkowie załogi lub, za zgodą kapitana statku, inne osoby powinny, w miarę możliwości, prowadzić listę osób wchodzących i schodzących ze statku;
- powinny być zapewnione odpowiednie środki komunikacji; i
- w nocy powinno być zapewnione odpowiednie oświetlenie na pokładzie statku i wzdłuż kadłuba.

4.3.2.3 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą żądać, żeby statki upoważnione do pływania pod ich banderą, z wyjątkiem statków pasażerskich, opuszczające port, w którym istnieje ryzyko zaokrętowania bez biletu, poddawane były szczegółowemu przeszukaniu przeprowadzonemu zgodnie ze specjalnym planem lub schematem, przy czym w pierwszym rzędzie przeszukiwane są miejsca, w których mogłyby się skryć pasażerowie bez biletu. Metody przeszukiwania mogące zaszkodzić ukrytym

likely to need to board the ship in the course of their duties is provided; and

- i) encouragement of stevedores and other persons working in the port area to report to the port authorities, the presence of any persons apparently not authorised to be in the port area.

#### 4.3.2 Shipowner/Shipmaster

4.3.2.1 *Standard.* Contracting Governments shall require that shipowners and their representatives in the port, the masters as well as other responsible persons have security arrangements in place which, as far as practicable, will prevent intending stowaways from getting aboard the ship, and, if this fails, as far as practicable, will detect them before the ship leaves port.

4.3.2.2 *Recommended Practice.* When calling at ports and during stay in ports, where there is risk of stowaway embarkation, security arrangements should at least contain the following preventive measures:

- all doors, hatches and means of access to holds or stores, which are not used during the ships stay in port should be locked;
- access points to the ship should be kept to a minimum and be adequately secured;
- areas seaward of the ship should be adequately secured;
- adequate deck watch should be kept;
- boardings and disembarkations should, where possible, be tallied by the ships crew or, after agreement with the shipmaster, by others;
- adequate means of communication should be maintained; and
- at night, adequate lighting should be maintained both inside and along the hull.

4.3.2.3 *Standard.* Contracting Governments shall require that ships entitled to fly their flag, except passenger ships, when departing from a port, where there is risk of stowaway embarkation, have undergone a thorough search in accordance with a specific plan or schedule, and with priorities given to places where stowaways might hide. Search methods, which are likely to harm secreted stowaways shall not be used.

pasażerom bez biletu nie mogą być stosowane.

4.3.2.4 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą wymagać, aby na pokładzie statków mających prawo pływania pod ich banderą żadne miejsce nie było dezynfekowane metodą fumigacji ani zamykane hermetycznie przed uprzednim poddaniem go jak najdokładniejszemu przeszukaniu tak, aby zagwarantować, że żaden pasażer bez biletu tam się nie ukryje.

#### 4.3.3 *Sankcje krajowe*

4.3.3.1 *Norma.* Jeżeli istnieją ku temu podstawy, Umawiające się Rządy muszą, zgodnie z ich krajowym ustawodawstwem, ścigać pasażerów bez biletu, potencjalnych pasażerów bez biletu i osoby, które pomogły im dostać się na statki.

### C. TRAKTOWANIE PASAŻERA BEZ BILETU NA POKŁADZIE STATKU

#### 4.4 *Zasady ogólne — Traktowanie humanitarne*

4.4.1 *Norma.* Przypadki wejścia na pokład bez biletu muszą być traktowane zgodnie z zasadami humanitarnymi, łącznie z wymienionymi w Normie 4.1. Należy zwrócić szczególną uwagę na bezpieczeństwo eksploatacji statku oraz bezpieczeństwo i dobro pasażerów bez biletu.

4.4.2 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą wymagać, aby kapitanowie statków mających prawo pływania pod ich banderą podejmowali niezbędne kroki dla zagwarantowania ochrony pasażera bez biletu, jak również jego zdrowia, opieki i jego bezpieczeństwa w czasie, kiedy przebywa na statku, włączając w to zapewnienie odpowiedniego wyżywienia, zakwaterowania, właściwej opieki medycznej i urządzeń sanitarnych.

#### 4.5 *Praca na pokładzie*

4.5.1 *Norma.* Nie wolno prosić pasażerów bez biletu o wykonywanie pracy na pokładzie statku, z wyjątkiem stanów zagrożenia lub zadań pozostających w związku z ich zamieszkiwaniem na pokładzie.

#### 4.6 *Przesłuchanie i zawiadomienie przez kapitana statku*

4.6.1 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą żądać od kapitanów statków, ażeby starali się ustalić wszelkimi sposobami tożsamość pasażera bez biletu, uwzględniając jego narodowość/obywatelstwo, jak również port, w którym wszedł na statek, i żeby powiadamiali o istnieniu pasażera bez biletu i przekazywali wszystkie ważne informacje władzom publicznym w pierwszym porcie, do którego planują zawinąć. Informacje te muszą również zostać przekazane armatorowi, władzom publicznym portu zaokrętowania, Państwu, pod którego banderą statek pływa, i, jeżeli takie są, wszystkim kolejnym portom, do których statek zawinie.

4.3.2.4 *Standard.* Contracting Governments shall require that fumigation or sealing of ships entitled to fly their flag may not be carried out until a search which is as thorough as possible of the areas to be fumigated or sealed has taken place in order to ensure that no stowaways are present in those areas.

#### 4.3.3 *National Sanctions*

4.3.3.1 *Standard.* Where appropriate, Contracting Governments shall, according to their national legislation, prosecute stowaways, attempted stowaways and persons aiding stowaways in gaining access to ships.

### C. TREATMENT OF THE STOWAWAY WHILE ON BOARD

#### 4.4 *General principles — Humane treatment*

4.4.1 *Standard.* Stowaway incidents shall be dealt with consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety of the ship and the safety and well being of the stowaway.

4.4.2 *Standard.* Contracting Governments shall require that shipmasters operating ships entitled to fly their flag, take appropriate measures to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaway while he/she is on board, including providing him/her with adequate provisioning, accommodation, proper medical attention and sanitary facilities.

#### 4.5 *Work on board*

4.5.1 *Standard.* Stowaways shall not be required to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation on board.

#### 4.6 *Questioning and notification by the shipmaster*

4.6.1 *Standard.* Contracting Governments shall require shipmasters to make every effort to establish the identity, including nationality/citizenship of the stowaway and the port of embarkation of the stowaway, and to notify the existence of the stowaway along with relevant details to the public authorities of the first planned port of call. This information shall also be provided to the shipowner, public authorities at the port of embarkation, the flag State and any subsequent ports of call if relevant.

- 4.6.2 *Zalecona praktyka.* Gromadząc informacje potrzebne do zawiadomienia, kapitan statku powinien posłużyć się formularzem wymienionym w załączniku 3.
- 4.6.3 *Norma.* Umawiające się Rządy muszą przekazać instrukcje kapitanom statków mających prawo pływania pod ich banderą, żeby, w przypadku oświadczenia pasażera bez biletu, że jest uchodźcą, potraktowali te informacje jako poufne na tyle, na ile jest to konieczne dla bezpieczeństwa tego pasażera.
- 4.7 *Zawiadomienie Międzynarodowej Organizacji Morskiej*
- 4.7.1 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny zawiadomić Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wszystkich przypadkach pasażerów bez biletu.
- 4.7 *Notification of the International Maritime Organization*
- 4.7.1 *Recommended Practice.* Public authorities should report all stowaway incidents to the Secretary General of the International Maritime Organization.
- D. ZMIANA PLANOWANEJ TRASY PODRÓŻY**
- 4.8 *Norma.* Władze publiczne muszą nalegać na armatorów statków pływających pod ich banderą o przekazanie instrukcji kapitanom, żeby nie zmieniali planowanej trasy podróży w związku z próbą wysadzenia pasażera bez biletu, który został znaleziony na pokładzie statku po tym, jak statek opuścił wody terytorialne kraju, w którym pasażer bez biletu wszedł na statek, chyba że:
- władze publiczne Państwa portu, do którego zmieniony jest kurs statku, wyraziły zgodę na wysadzenie pasażera bez biletu;
  - repatriację zaaranżowano w innym miejscu z odpowiednią dokumentacją i zezwoleniem na zejście na ląd;
  - istnieją powody zdrowotne, humanitarne lub osłabienia bezpieczeństwa pasażera.
- 4.8 *Standard.* Public authorities shall urge all shipowners operating ships entitled to fly their flag to instruct their masters not to deviate from the planned voyage to seek the disembarkation of stowaway discovered on board the ship after it has left the territorial waters of the country where the stowaways embarked, unless:
- permission to disembark the stowaway has been granted by the public authorities of the State to whose port the ship deviates; or
  - repatriation has been arranged elsewhere with sufficient documentation and permission for disembarkation; or
  - there are extenuating security, health or compassionate reasons.
- E. WYSADZENIE I POWRÓT PASAŻERA BEZ BILETU**
- 4.9 *Państwo, w którym zgodnie z planem podróży znajduje się port pierwszego zawinięcia*
- 4.9.1 *Norma.* Władze publiczne kraju, w którym znajduje się port pierwszego zawinięcia, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, muszą zdecydować, czy zgodnie z ustawodawstwem krajowym pasażer bez biletu może zostać przyjęty w tym Państwie.
- 4.9.2 *Norma.* Władze publiczne kraju, w którym znajduje się port pierwszego zawinięcia, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, muszą pozwolić na wykrętowanie pasażera bez biletu, jeżeli jest on w posiadaniu ważnych powrotnych dokumentów podróźnych i jeżeli władze publiczne są usatysfakcjonowane, że we właściwym czasie zostały lub zostaną podjęte kroki związane z repatriacją i spełnione wszystkie wymogi przejazdu.
- 4.9.3 *Norma.* Jeśli jest to właściwe i zgodne z krajowym ustawodawstwem, władze publiczne kraju,
- E. DISEMBARKATION AND RETURN OF A STOWAWAY**
- 4.9 *The State of the first port of call according to the voyage plan*
- 4.9.1 *Standard.* Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall decide in accordance with national legislation whether the stowaway is admissible to that State.
- 4.9.2 *Standard.* Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway, when the stowaway is in possession of valid travel documents for return, and the public authorities are satisfied that timely arrangements have been or will be made for repatriation and all the requisites for transit fulfilled.
- 4.9.3 *Standard.* Where appropriate and in accordance with national legislation, public



w którym znajduje się port pierwszego zawinięcia, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, muszą pozwolić na wyokrętowanie pasażera bez biletu po uprzednim upewnieniu się, że będą mogły lub że armator będzie mógł otrzymać ważne dokumenty podrózne, podjąc we właściwym czasie kroki w celu repatriacji pasażera bez biletu i spełnić wszystkie wymogi przejazdu. Ponadto władze publiczne muszą rozpatrzyć pozytywnie możliwość zezwolenia na wyokrętowanie pasażera bez biletu, jeżeli nie jest możliwe usunięcie go na statku, na którym przybył, lub jeżeli istnieją inne czynniki uniemożliwiające usunięcie go na tym statku. Te czynniki mogą obejmować, ale nie są ograniczone do następujących przypadków:

- sprawa nie zostaje rozwiązana w chwili wypłynięcia statku; lub
- obecność na pokładzie pasażera bez biletu zagraża bezpiecznej eksploatacji statku, zdrowiu załogi lub zdrowiu pasażera bez biletu.

#### 4.10 Kolejne porty zawinięcia

4.10.1 *Norma.* Jeżeli wyokrętowanie pasażera bez biletu nie mogło odbyć się w pierwszym planowanym porcie zawinięcia po odkryciu pasażera bez biletu, władze publiczne kolejnych portów zawinięcia muszą rozważyć jego wyokrętowanie zgodnie z normami 4.9.1, 4.9.2 i 4.9.3.

#### 4.11 Państwo, którego pasażer bez biletu jest obywatelem lub w którym ma prawo pobytu

4.11.1 *Norma.* Władze publiczne muszą, zgodnie z prawem międzynarodowym, akceptować powrót pasażerów bez biletu posiadających narodowość lub obywatelstwo lub zgodzić się na powrót pasażerów bez biletu, którzy według ich krajowego ustawodawstwa mają prawo pobytu w tym Państwie.

4.11.2 *Norma.* Władze publiczne muszą, w miarę możliwości, pomóc w ustaleniu tożsamości i narodowości/obywatelstwa pasażerów bez biletu twierdzących, że są obywatelami ich Państwa lub mających prawo pobytu w ich Państwie.

#### 4.12 Państwo zaokrętowania

4.12.1 *Norma.* Jeżeli władze publiczne ustaliły w sposób dla siebie zadowalający, że pasażerowie bez biletu weszli na statek w porcie należącym do ich Państwa, muszą one zgodzić się na przesłuchanie tych pasażerów bez biletu, którzy zostali odesłani z miejsca ich wyokrętowania, po ustaleniu, że zostali tam uznani za osoby niepożądane. Władze publiczne kraju zaokrętowania nie powinny odsyłać tych pasażerów bez biletu do kraju, gdzie ustalono uprzednio, że są one niepożądane.

authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway when the public authorities are satisfied that they or the shipowner will obtain valid travel documents, make timely arrangements for repatriation of the stowaway, and fulfill all the requisites for transit. Public authorities shall, further, favourably consider allowing disembarkation of the stowaway, when it is impracticable to remove the stowaway on the ship of arrival or other factors exist which would preclude removal on the ship. Such factors may include, but are not limited to when:

- a case is unresolved at the time of sailing of the ship; or
- the presence on board of the stowaway would endanger the safe operation of the ship, the health of the crew or the stowaway.

#### 4.10. Subsequent ports of call

4.10.1 *Standard.* When disembarkation of a stowaway has failed in the first scheduled port of call after discovery of the stowaway, public authorities of the subsequent ports of call shall examine the stowaway as for disembarkation in accordance with Standards 4.9.1, 4.9.2 and 4.9.3.

#### 4.11 State of Nationality or Right of Residence

4.11.1 *Standard.* Public authorities shall in accordance with international law accept the return of stowaways with full nationality/citizenship status or accept the return of stowaways who in accordance with their national legislation have a right of residence in their State.

4.11.2 *Standard.* Public authorities shall, when possible, assist in determining the identity and nationality/citizenship of stowaways claiming to be a national or having a right of residence in their State.

#### 4.12 State of Embarkation

4.12.1 *Standard.* When it has been established to their satisfaction that stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept for examination such stowaways being returned from their point of disembarkation after having been found inadmissible there. The public authorities of the State of embarkation shall not return such stowaways to the country where they were earlier found to be inadmissible.

4.12.2 *Norma.* Jeżeli władze publiczne ustaliły w sposób dla siebie zadowalający, że potencjalni pasażerowie bez biletu weszli na statek w porcie należącym do ich Państwa, muszą one zgodzić się na wyokrętowanie tych potencjalnych pasażerów bez biletu i pasażerów bez biletu, którzy zostali znalezieni na pokładzie statku znajdującego się nadal na wodach terytorialnych tego państwa lub, jeżeli przewiduje to ustawodawstwo krajowe, w strefie podlegającej jurysdykcji służb imigracyjnych tego państwa. Żadna kara lub opłata związana z zatrzymaniem lub koszty odesłania nie mogą być nałożone na armatora.

4.12.3 *Norma.* Jeżeli potencjalny pasażer bez biletu nie został wyokrętowany w porcie zaokrętowania, musi być traktowany jak pasażer bez biletu zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

#### 4.13 Państwo bandery

4.13.1 *Norma.* Władze publiczne Państwa bandery statku muszą pomóc kapitanowi/armatorowi lub kompetentnej władzy portów zawinięcia i współpracować z nimi przy:

- ustalaniu tożsamości pasażera bez biletu i jego narodowości;
- wystąpieniu do odpowiednich władz publicznych w celu uzyskania pomocy przy usunięciu pasażera bez biletu ze statku przy najbliższej nadarzającej się okazji; i
- podejmowaniu kroków niezbędnych do odesłania lub repatriacji pasażera bez biletu.

#### 4.14 Powrót pasażerów bez biletu

4.14.1 *Zalecona praktyka.* Jeżeli pasażer bez biletu nie posiada odpowiednich dokumentów, władze publiczne powinny, jeżeli jest to możliwe i na ile ta praktyka jest zgodna z ustawodawstwem krajowym i z wymogami bezpieczeństwa, wydać pismo wyjaśniające, załączając do niego zdjęcie pasażera bez biletu i wszystkie inne ważne informacje. To pismo uprawniające pasażera bez biletu, odpowiednio, do powrotu do jego kraju pochodzenia albo do miejsca, w którym rozpoczął on podróż jakimkolwiek środkiem transportu, i wymieniające wszelkie dodatkowe warunki nałożone przez władze powinno zostać przekazane podmiotowi dokonującemu odesłania pasażera bez biletu. Pismo to będzie zawierało informacje wymagane przez władze w punktach tranzytowych i miejscu wyokrętowania.

4.14.2 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne Państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany, powinny nawiązać kontakt z właściwymi władzami publicznymi w punktach tranzytowych podczas powrotu pasażera bez biletu, w celu poinformowania ich o jego sytuacji. Ponadto, władze publiczne krajów, przez

4.12.2 *Standard.* When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaway, and of stowaways found on board the ship while it is still in the territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

4.12.3 *Standard.* When an attempted stowaway has not been disembarked at the port of embarkation he/she is to be treated as a stowaway in accordance with the regulation of this section.

#### 4.13 The flag State

4.13.1 *Standard.* The public authorities of the flag State of the ship assist and co-operate with the master/shipowner or the appropriate public authority at ports of call in:

- identifying the stowaway and determining his/her nationality;
- making representations to the relevant public authority to assist in the removal of the stowaway from the ship at the first available opportunity; and
- making arrangements for the removal or repatriation of the stowaway.

#### 4.14 Return of stowaways

4.14.1 *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, authorising the return of the stowaway either to his/her country of origin or to the point where the stowaway commenced his/her journey, as appropriate, by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the operator affecting the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and/or the point of disembarkation.

4.14.2 *Recommended Practice.* Public authorities in the State where the stowaway has disembarked should contact the relevant public authorities at transit points during the return of a stowaway, in order to inform them of the status of the stowaway. In addition public authorities in countries of transit during

które prowadzi droga powrotna, powinny zezwolić na tranzyt przez ich porty i porty lotnicze pasażerom bez biletu, którzy podróżują na podstawie instrukcji lub nakazu odesłania wydanych przez władze publiczne kraju portu wyokrętowania, z zastrzeżeniem zwyczajowych wymogów dotyczących wiz i krajowych warunków bezpieczeństwa.

4.14.3 *Zalecona praktyka.* Jeżeli Państwo portu odmówiło wyokrętowania pasażera bez biletu, o powodach tej odmowy Państwo to powinno powiadomić bez zbędnej zwłoki Państwo bandery statku, na którego pokładzie znajduje się pasażer bez biletu.

4.15 *Koszty odesłania i utrzymania pasażerów bez biletu*

4.15.1 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne Państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany, powinny poinformować armatora statku, na którym pasażer bez biletu został znaleziony, lub jego przedstawiciela, na ile jest to możliwe w praktyce, o wysokości kosztów zatrzymania i powrotu pasażera bez biletu, jeżeli armator musi ponieść te koszty. Ponadto, jeżeli koszty mają być poniesione przez armatora, w miarę możliwości i zgodnie z ustawodawstwem krajowym, władze publiczne powinny utrzymać je na najniższym poziomie.

4.15.2 *Zalecona praktyka.* Okres, podczas którego armatorzy są odpowiedzialni za pokrycie kosztów utrzymania pasażera bez biletu poniesionych przez władze publiczne Państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany, powinien być możliwie jak najkrótszy.

4.15.3 *Norma.* Władze publiczne muszą, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, wziąć pod uwagę złagodzenie sankcji nałożonych na statki, jeżeli kapitan statku właściwie zgłosił obecność pasażera bez biletu odpowiednim władzom portu przybycia i jeżeli udowodnił, że wszystkie rozsądne środki zapobiegawcze zostały zastosowane w celu uniemożliwienia wejścia na statek pasażerem bez biletu.

4.15.4 *Zalecona praktyka.* Władze publiczne powinny, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, rozważyć obniżenie pozostałych należności, które mogą być wymagane, jeżeli armatorzy współpracowali w sposób uznany za zadowalający z władzami odpowiedzialnymi za kontrolę, przy podejmowaniu działań mających na celu uniemożliwienie przewozu pasażerów bez biletu.”

10. Zmienia się numerację rozdziałów 4, 5 i 6 (oraz odpowiednich paragrafów), które stają się rozdziałami 5, 6 i 7.

11. W paragrafach numerowanych 5.16, 5.17 i 5.18 zastępuje się „Normę 4.8” przez „Normę 5.15”.

12. W paragrafie o zmienionej numeracji 7.5 zastępuje się „Normę 6.2” przez „Normę 7.2”.

the return of any stowaway should allow, subject to normal visa requirements and national security concerns, the transit through their ports and airports of stowaways travelling under the removal instructions or directions of public authorities of the country of the port of disembarkation.

4.14.3 *Recommended Practice.* When a port State has refused disembarkation of a stowaway that State should, without undue delay, notify the Flag State of the ship carrying the stowaway of the reasons for refusing disembarkation.

4.15 *Cost of return and maintenance of stowaways*

4.15.1 *Recommended practice.* The public authorities of the State where a stowaway has been disembarked should generally inform the shipowner, on whose ship the stowaway was found, or his representative, as far as practicable, of the level of cost of detention and return of the stowaway, if the shipowner is to cover these costs. In addition, public authorities should keep such costs to a minimum, as far as practicable and according to national legislation, if they are to be covered by the shipowner.

4.15.2 *Recommended Practice.* The period during which shipowners are held liable to defray costs of maintenance of a stowaway by public authorities in the State where the stowaway has been disembarked should be kept to a minimum.

4.15.3 *Standard.* Public authorities shall, according to national legislation, consider mitigation of penalties against ships where the master of the ship has properly declared the existence of a stowaway to the appropriate authorities in the port of arrival, and has shown that all reasonable preventive measures had been taken to prevent stowaways gaining access to the ship.

4.15.4 *Recommended practice.* Public authorities should, according to national legislation, consider mitigation of the charges that might otherwise be applicable, when shipowners have co-operated with the control authorities to the satisfaction of those authorities in measures designed to prevent the transportation of stowaways.”

10. Sections 4, 5 and 6, and corresponding paragraphs should be renumbered as sections 5, 6 and 7.

11. In renumbered paragraphs 5.16, 5.17 and 5.18 replace “Standard 4.8” by “Standard 5.15”.

12. In renumbered paragraph 7.5 replace “Standard 6.2” by “Standard 7.2”.

13. W paragrafie o zmienionej numeracji 7.9 zastępuje się „Normę 6.2” przez „Normę 7.8”.

14. Zmienia się numerację załączników w sposób następujący:

1. Załącznik 1 pozostaje załącznikiem 1;
2. Załącznik 2 staje się załącznikiem 6;
3. Załącznik 3 staje się załącznikiem 4;
4. Załącznik 4 staje się załącznikiem 2;
5. Załącznik 5 pozostaje załącznikiem 5; i
6. Załącznik 6 staje się załącznikiem 7;

15. Dodaje się następujący nowy Załącznik 3 — Formularz wymieniony w Zalecanej praktyce 4.6.2:

13. In renumbered paragraph 7.9 replace “Standard 6.2” by “Standard 7.8”.

14. Appendices should be renumbered as follows:

1. Appendix 1 to be kept as Appendix 1;
2. Appendix 2 to become Appendix 6;
3. Appendix 3 to become Appendix 4;
4. Appendix 4 to become Appendix 2;
5. Appendix 5 to be kept as Appendix 5; and
6. Appendix 6 to become Appendix 7.

15. Add the following new Appendix 3 — *Form referred to in Recommended Practice 4.6.2:*

### „ZAŁĄCZNIK 3

#### Formularz dotyczący danych pasażera bez biletu

<p style="text-align: center;"><b>Informacje o statku</b></p> <p>Nazwa statku:          Numer IMO:          Bandera:          Towarzystwo żeglugowe:          Adres towarzystwa żeglugowego:          Agent w następnym porcie:          Adres agenta          IRCS (Międzynarodowy sygnał wywoławczy):          Numer INMARSAT:          Port macierzysty:          Nazwisko kapitana:</p> <p style="text-align: center;"><b>Informacje o pasażerze bez biletu</b></p> <p>Data/godzina znalezienia pasażera bez biletu na statku:          Miejsce zaokrętowania:          Kraj, w którym miało miejsce zaokrętowanie:          Data/godzina zaokrętowania:          Ostateczne przewidywane miejsce przeznaczenia:          Powody podane przez pasażera bez biletu, żeby wytłumaczyć swoje zaokrętowanie na statku*:</p> <p>Nazwisko:          Imię:          Znany jako:          Płeć:          Data urodzenia:          Miejsce urodzenia:          Narodowość deklarowana:          Miejsce zamieszkania:          Kraj pochodzenia:</p>	<p>Rodzaj dowodu tożsamości, np. nr paszportu, nr dowodu osobistego lub nr książeczki żeglarskiej:          Data wydania:          Miejsce wydania:          Ważny/a do:          Wydany/a przez:</p> <p>Fotografia pasażera bez biletu:</p> <p>Rysopis ogólny pasażera bez biletu:</p> <p>Język ojczysty:          W mowie:          W czytaniu:          W piśmie:</p> <p>Inne języki:          W mowie:          W czytaniu:          W piśmie:</p>
---	--

\* Jeżeli pasażer bez biletu deklaruje, że jest uchodźcą lub ubiega się o azyl, informacje powinny być traktowane jako poufne dla zapewnienia jego bezpieczeństwa.

**Pozostałe informacje**

- 1) Sposób zaokrętowania, wskazać także inne osoby zaangażowane (np.: członkowie załogi, robotnicy portowi, etc.), wskazując czy pasażer bez biletu był schowany w ładunku, kontenerze, czy na statku;
- 2) Spis rzeczy posiadanych przez pasażera bez biletu:
- 3) Oświadczenie pasażera bez biletu:
- 4) Oświadczenie złożone przez kapitana (w tym wszystkie uwagi o wiarygodności informacji podanych przez pasażera bez biletu):

Data(y) przesłuchania:

Podpis pasażera bez biletu:

Podpis kapitana:

Data:

Data:"

**"APPENDIX 3****Form of Stowaway Details referred to in Recommended Practice 4.6.2.**

<p style="text-align: center;"><b>Ship details</b></p> <p>Name of ship: IMO number: Flag: Company: Company address:</p> <p>Agent in next port: Agent address:</p> <p>IRCS: INMARSAT number: Port of registry: Name of the Master:</p> <p style="text-align: center;"><b>Stowaway details</b></p> <p>Date/time found of board: Place of boarding: Country of boarding: Date/time of boarding: Intended final destination: Stated reasons for boarding the ship*:</p> <p>Surname: Given name: Name by which known: Gender:</p> <p>Date of birth: Place of birth: Claimed nationality: Home address:</p> <p>Country of domicile:</p>	<p>ID-document type, e.g. Passport No., ID Card No. or Seaman's book No.:</p> <p>If yes, When issued: Where issued: Date of expiry: Issued by:</p> <p>Photograph of the stowaway:</p> <p>General physical description of the stowaway:</p> <p>First language: Spoken: Read: Written:</p> <p>Other languages: Spoken: Read: Written:</p>
---	---

\* If the Stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.

**Other details:**

- 1) *Methods of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the Stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:*
- 2) *Inventory of the Stowaway:*
- 3) *Statement made by the Stowaway:*
- 4) *Statement made by the Master (including any observations on the credibility of the information provided by the Stowaway).*

*Date(s) of Interview(s):*

*Stowaway's signature*

*Master's signature:*

*Date:*

*Date:"*

16. Na końcu formularza 6, który znajduje się w załączniku 1, skreśla się cały tekst począwszy od „Wzór formularza...”.

16. At the end of Form 6 in Appendix 1 delete the entire text starting with “Example of a form...”.