

经修正的 1965 年便利国际海上运输公约
附件的 1990 年修正案

ПОПРАВКИ 1990 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ
К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА
1965 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ENMIENDAS DE 1990 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR
EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965,
EN SU FORMA ENMENDADA

决议第 FAL.2(19)号

1990年5月3日通过

通过对经修正的1965年便利国际
海上运输公约的修正案

便利运输委员会，

忆及经修正的1965年便利国际海上运输公约（此后称“公约”）关于修正公约附件的程序的第七2(1)条，

进一步忆及公约授予便利运输委员会审议和通过公约修正案的职责，

在其第十九届会议上审议了按公约第七2(1)条提出和分发的公约附件修正案，

1. 按照公约第七2(1)条，通过了对公约附件第一节（“一般规定”、标准3.16.7和3.17.1和推荐做法2.12、2.12.1、3.9.1、3.11和3.11.1和新推荐做法1.3、2.7.6.1、3.11.2、3.11.3、3.11.4、3.11.5、5.13和5.14）的修正案，其条文载于本决议附件中；
2. 按照公约第七2(2)条，决定上述修正案应于1991年9月1日起生效，除非在1991年6月1日前至少三分之一缔约国政府已书面通知秘书长不接受这修正案；
3. 要求秘书长依照公约第七2(1)条将附件中的修正案分发所有缔约国政府；
4. 进一步要求秘书长将修正案的通过和生效通知所有签署国。

附 件

经修正的 1965 年便利国际海上运输公约

附件的修正案 1990 年 5 月 3 日

由便利运输委员会通过

将第一节(二)“一般规定”修正为：

(二) 一般规定

本附件的规定连同本公约第五条第 2 款不得妨碍公共当局在怀疑有欺诈行为发生时，或在处理如危害海上运输安全的非法行为，违法运输麻醉品和精神病治疗药品等对公共秩序、公共安全或公共卫生构成严重危险的特殊问题时，或为防止传入或传播有害于动植物的疾病和虫害时，采取必要的适当措施，包括要求获得进一步的情况。”

增加新的推荐做法 1.3，条文如下：

“ 1.3 推荐做法。缔约国政府为了治安或麻醉品控制的目的，所采取的措施和程序应当是有效的，如可能，应使用先进技术，包括自动数据处理在内。在实施这些措施和程序时应使船舶和船上的人员或财产只会受到最小的干扰并防止为此造成不必要的延迟。”

增加新的推荐做法 2.7.6.1，条文如下：

“ 2.7.6.1 推荐做法。当偷渡者没有适当文件时，公共当局在可行并符合国家立法和安全需要的任何情况下，发布一份附有偷渡者照片和其他任何重要资料的通知书。这份授权以任何运输方式把偷渡者遣返始发港并写明当局规定的任何其他条件的通知书应交给负责偷渡者离开的船东或经营人。该通知书应附有过境地点和登船始发地的管理当局所要求的资料。

注：这一推荐做法不是为了阻止公共当局为可能的起诉和／或驱逐对偷渡者作进一步的审查。此外，不得将本推荐做法的任何规定解释为与关于禁止驱逐和遣返难民的 1951 年 7 月 28 日的联合国难民身份公约的规定相抵触。”

将推荐做法 2.12 修正为：

“2.12 推荐做法。公共当局应与船东和港口当局合作，采取适当措施使船舶在港时间保持在最低程度，提供良好的港口交通流向安排，经常检查与船舶的抵离有关的所有程序，包括上、下船、装卸、维修等等事项的安排在内以及与此有关的治安措施。公共当局还应做出安排，在可行时，使货船及其货载在船舶的工作区域报关和结关。”

将推荐做法 2.12.1 修正为：

“2.12.1 推荐做法。公共当局应与船东和港口当局合作，采取适当措施提供良好的港口交通流向安排，以使货物装卸和结关程序能顺利而简便地进行。这些安排应包括船舶到码头后的卸货、公共当局结关、入库以及，如需要，货物的转运等所有阶段。在货物仓库和应设在码头附近的公共当局的结关区域间应有方便和直接的通道，如可能，应备有机械传送装置。”

将推荐做法 3.9.1 修正为：

“3.9.1 推荐做法。在充分考虑到可能需要使用适当保安措施的同时，只要可能，公共当局均应免除对离境旅客随身行李的检查。”

将推荐做法 3.11 修正为：

“3.11 推荐做法。公共当局应与船东和港口当局合作，以便提供良好的交通流向安排，使旅客、船员和行李能快速结关；提供足够的人员；确保提供足够的装置，并特别注意行李的装卸和传送安排（包括使用机械系统在内）以及经常发生旅客阻滞的地点。必要时，应在船舶与旅客和船员的检查地点之间做出遮避通道的安排。这些设施和服务应当是灵活的，在有重大威胁情况下，能被扩充，以满足经强化的治安措施的需要。”

将推荐做法 3.11.1 修正为：

“3.11.1 推荐做法。公共当局应：

- (I) 与船东和港口当局合作，做出适当安排，如：
 - (i) 逐个和连续办理旅客和行李手续的方法；
 - (ii) 一旦行李放到可以提取的地点，能使旅客立即辨认并取得其检验过的行李的制度；

- (iii) 确保配有适合老年和残疾旅客的需要的设施和服务；
- (2) 确保港口当局采取一切必要措施，以便：
- (i) 使旅客及其行李方便和迅速地连接上当地运输；
- (ii) 如果要求船员向政府机关的办公室报告时，这些办公室应易于进入，并尽可能彼此靠近。”

增加新的推荐做法 3.11.2、3.11.3、3.11.4 和 3.11.5，条文如下：

“3.11.2 推荐做法。应采取措施确保具有听觉和视觉障碍的人易于得到一切必要的运输和安全信息。

3.11.3 推荐做法。对于在候船室等上、下车的老人和残疾人，供其使用的车站应尽可能靠近主要入口。它们应由适当的符号清晰地标志出来。出入通道应当是无障碍的。

3.11.4 推荐做法。在使用公共服务受到限制时，应尽一切努力提供可使用、价格合理的公共交通服务，或改变现有的和计划的交通服务，或向有行动障碍的人提供特别的安排。

3.11.5 推荐做法。应视情在码头和船上提供合适的设施，以便老年和残疾旅客安全地上船和下船。”

标准 3.16.7 修正为：

“3.16.7 标准。除非出于治安目的和判定身份及能否准许入境的目的，一般而言，移民官员不应对旅游乘客进行人身搜查。”

标准 3.17.1 修正为：

“3.17.1 标准。留在抵境和离境时所乘船舶上的过境旅客，除非出于治安目的，通常不应受到公共当局的例行控制。”

增加新的第五节(七)，条文如下：

“七 国家便运委员会

5.13 推荐做法：每一缔约国政府在其认为必要和适当时，应在本附件的便运要求的基础上制定国家海运便利规划并确保该便运规划的宗旨为采用一切可行的措施以促进船舶货物、船员、旅客、邮件和船上用品的通行，排除不必要的障碍和延误。

5.14 推荐做法：每一缔约国政府应成立国家海运便利委员会或类似的国家协调机构，促进从事或负责国际海上运输各方面的政府部门、机构和其他组织以及港口、船舶所有人和经营间对便运措施的采用和实施。

注：在成立国家海运便利委员会或类似的国家协调机构时，请缔约国政府考虑FAL.5/Circ.2中的指南。”

РЕЗОЛЮЦИЯ FAL.2(19)

Принята 3 мая 1990 года

**ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ
ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА
1965 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ,

ССЫЛАЯСЬ на пункт 2а статьи VII Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками, именуемой далее "Конвенция", касающийся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на функции, которые Конвенция возлагает на Комитет по упрощению формальностей по рассмотрению и одобрению поправок к Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей девятнадцатой сессии поправки к Приложению к Конвенции, предложенные и распространенные в соответствии с пунктом 2а ее статьи VII,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии с пунктом 2а статьи VII Конвенции поправки к разделу 1B. Общие положения, стандарты 3.16.7 и 3.17.1 и рекомендуемые практики 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 и 3.11.1, а также новые рекомендуемые практики 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 и 5.14 Приложения к Конвенции, тексты которых изложены в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2б статьи VII Конвенции, что поправки вступают в силу 1 сентября 1991 года, если до 1 июня 1991 года по крайней мере одна треть Договаривающихся правительств не уведомят в письменном виде Генерального секретаря о том, что они не принимают поправки;

3. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2а статьи VII Конвенции направить поправки, содержащиеся в приложении, всем Договаривающимся правительствам;

4. ДАЛЕЕ ПРОСИТ Генерального секретаря уведомить все правительства, подписавшие Конвенцию, об одобрении и вступлении в силу поправок.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА С ПОПРАВКАМИ,
ОДОБРЕННЫЕ КОМИТЕТОМ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ 3 МАЯ 1990 ГОДА

Изменить раздел 1В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ следующим образом:

"**В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Учитывая пункт 2 статьи V Конвенции, положения настоящего Приложения не запрещают государственным властям принимать такие надлежащие меры (включая требование дополнительных сведений), какие могут быть необходимы в случае подозреваемого обмана или для разрешения особых проблем, представляющих серьезную опасность для общественного порядка (*ordre public*), государственной безопасности или здравоохранения, каковыми являются незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, и незаконная перевозка наркотических препаратов и психотропных веществ, либо для предупреждения завоза или распространения болезней либо падежа среди животных и растений."

Добавляется новая рекомендуемая практика 1.3 следующего содержания:

"1.3 Рекомендуемая практика. Меры и процедуры, вводимые Договаривающимися правительствами для целей обеспечения безопасности и борьбы с наркотиками должны быть эффективными и, по возможности, с применением современных методов, включая автоматическую обработку данных (АОД). Такие меры и процедуры следует выполнять таким образом, чтобы создавались минимальные помехи судам, лицам или имуществу на борту и предотвращались излишние задержки."

Добавляется новая рекомендуемая практика 2.7.6.1 следующего содержания:

"2.7.6.1 Рекомендуемая практика. Если безбилетный пассажир имеет неправильно оформленный документ, государственным властям следует, когда это практически осуществимо и в той мере, которая соответствует национальному законодательству и требованиям безопасности, подготовить сопроводительное письмо с фотографией безбилетного пассажира и любой другой важной информацией. Письмо, предписывающее возвращение безбилетного пассажира в первоначальный порт любыми транспортными средствами и оговаривающее любые другие условия, введенные властями, следует вручать судовладельцу или оператору, ответственному за перемещение безбилетного пассажира. Это письмо включает информацию, требуемую властями в транзитных пунктах и первоначальном пункте посадки.

Примечание: Настоящая рекомендация не подразумевает создание государственным властям препятствий в дальнейшем допросе безбилетного пассажира

в целях возможного судебного преследования и/или депортации. Далее, ничто в настоящей рекомендации не должно истолковываться как противоречащее положениям Конвенции ООН о статусе беженцев от 28 июля 1951 года, которые касаются запрещения высылки или возвращения беженца."

Рекомендуемая практика 2.12 изменяется следующим образом:

"2.12 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки в порту, следует обеспечивать уловительную организацию работы порта, а также следует часто пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживание и тому подобное, а также связанные с этим меры безопасности. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы могли быть приняты и выпущены, по мере возможности, в районе обработки судов."

Рекомендуемая практика 2.12.1 изменяется следующим образом:

"2.12.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры с целью обеспечения уловительной организации работы порта с тем, чтобы процедура обработки и очистки груза проходила без задержки. Эти меры должны охватывать все этапы с момента постановки судна для разгрузки и государственной таможенной очистки и, в случае необходимости, для складирования и переотправки груза. Между грузовым складом и государственной таможенной зоной, которые должны находиться вблизи района разгрузки, должно быть обеспечено удобное и прямое сообщение и, где это возможно, должны иметься механизированные транспортные средства."

Рекомендуемая практика 3.9.1 изменяется следующим образом:

"3.9.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует повсюду, где это возможно, не производить досмотр багажа, следующего с отывающимися пассажирами, с должным учетом возможной необходимости введения надлежащих мер безопасности."

Рекомендуемая практика 3.11 изменяется следующим образом:

"3.11 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры, обеспечивающие работу порта с таким расчетом, чтобы осуществление формальностей в отношении пассажиров, экипажа и багажа производилось быстро; им следует также предусматривать для этой цели необходимый персонал и надлежащее оборудование, уделяя, в частности, внимание вопросам погрузки, выгрузки и транспортировки багажа (в том числе вопросу использования механизированных средств), а также тем пунктам, где часто происходят задержки с проверкой пассажиров. Когда это необ-

ходимо, следует обеспечить крытый проход между судном и пунктом, где производится проверка пассажиров и экипажа. Такие сооружения и службы должны быть гибкими и способными к расширению, чтобы отвечать усиленным мерам безопасности во время ситуаций, характеризующихся повышенной опасностью."

Рекомендуемая практика 3.11.1 изменяется следующим образом:

"3.11.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует:

- a) совместно с судовладельцами и портовой администрацией принять соответствующие меры, как-то:
 - i) индивидуальный и непрерывный метод очистки пассажиров и багажа;
 - ii) процедура, которая позволяла бы пассажирам быстро распознавать и получать свой проверенный багаж немедленно по поступлении его в то место, в котором он должен быть получен;
 - iii) обеспечение того, чтобы средства и услуги были приспособлены к нуждам пассажиров пожилого возраста и с физическими недостатками;
- b) обеспечить принятие портовой администрацией всех необходимых мер с тем, чтобы:
 - i) пассажиры и их багаж имели легкий и быстрый доступ к местному транспорту и от него;
 - ii) помещения, куда могут быть приглашены экипажи судов для различных видов контроля, были бы легко доступны и находились бы как можно ближе друг от друга."

Добавляются новые рекомендуемые практики 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 и 3.11.5 следующего содержания:

"3.11.2 Рекомендуемая практика. Следует принять меры для обеспечения того, чтобы лицам с ухудшенным слухом и зрением могла предоставляться вся необходимая информация о транспорте и безопасности.

3.11.3 Рекомендуемая практика. Для пассажиров пожилого возраста и с физическими недостатками, доставляемых к зданию терминала или отъезжающих от него, резервные пункты должны быть расположены как можно ближе к главным входам. Они должны быть четко обозначены соответствующими знаками. Пути подхода должны быть без ограждений.

3.11.4 Рекомендуемая практика. Там, где доступ к средствам общественного обслуживания ограничен, следует направлять все усилия для обеспечения доступного и за разумную плату общественного транспорта путем приспособления существ-

вующих и планируемых служб либо путем предоставления специальных услуг для лиц с ухудшенной подвижностью.

3.11.5 Рекомендуемая практика. Терминалы и суда следует оборудовать, в зависимости от конкретного случая, подходящими средствами, позволяющими производить безопасную посадку и высадку пассажиров пожилого возраста и с физическими недостатками."

Стандарт 3.16.7 изменяется следующим образом:

"3.16.7 Стандарт. Как правило, исключая случаи, касающиеся безопасности и удостоверения личности и права на проезд, круизные пассажиры не должны подвергаться личному осмотру государственными властями, ответственными за иммиграционный контроль."

Стандарт 3.17.1 изменяется следующим образом:

"3.17.1 Стандарт. Транзитный пассажир, остающийся на борту судна, на котором он прибыл, и отбывающий на нем же, как правило, не подвергается обычному контролю со стороны государственных властей, за исключением случаев, касающихся безопасности."

Добавляется новый раздел 5G следующего содержания:

"Г НАЦИОНАЛЬНЫЕ КОМИТЕТЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

5.13 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся правительству следует, где оно сочтет такое действие необходимым и надлежащим, принять национальную программу упрощения формальностей на морском транспорте, основанную на требованиях упрощения, содержащихся в настоящем Приложении, а также обеспечить, чтобы задача его программы упрощения состояла в принятии всех практических мер для облегчения и ускорения передвижения судов, грузов, экипажей, пассажиров, почты и припасов, а также для устранения излишних препятствий и задержек.

5.14 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный координирующий орган для поощрения принятия и выполнения мер по упрощению формальностей между правительственными ведомствами, агентствами и другими организациями, связанными с различными аспектами международного морского судоходства, а также с портовыми администрациями, судовладельцами и операторами, либо отвечающими за них.

Примечание: При образовании национального комитета по упрощению формальностей на морском транспорте или подобного координирующего органа Договаривающимся правительствам предлагается принимать во внимание руководство, изложенное в FAL.5/Circ.2."

RESOLUCION FAL.2(19)
aprobada el 3 de mayo de 1990

APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

EL COMITE DE FACILITACION,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del Anexo del Convenio,

RECORDANDO ADEMÁS las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 19º periodo de sesiones las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con su artículo VII 2) a),

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, a las normas 3.16.7 y 3.17.1 y a las prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 y 3.11.1, y las nuevas prácticas recomendadas 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 y 5.14 del Anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. RESUELVE, de conformidad con el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1991 a menos que antes del 1 de junio de 1991 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;

3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;

4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de las enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA, APROBADAS POR EL COMITE DE FACILITACION EL 3 DE MAYO DE 1990

Se enmienda el capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, de forma que diga:

"B DISPOSICIONES GENERALES

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen las medidas pertinentes, incluida la solicitud de información suplementaria, que estimen necesarias en casos de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, tales como los actos ilícitos contra la seguridad del tráfico marítimo y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o plantas."

Se añade la nueva práctica recomendada 1.3 siguiente:

"1.3 Práctica recomendada. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de seguridad o de control de estupefacientes deben ser eficaces y, siempre que sea posible, deben utilizarse técnicas avanzadas, entre ellas el tratamiento automático de datos. Tales medidas y procedimientos deben implantarse de modo tal que causen las mínimas molestias respecto de los buques, personas y bienes a bordo y que se eviten demoras innecesarias."

Se añade la nueva práctica recomendada 2.7.6.1 siguiente:

"2.7.6.1 Práctica recomendada. Cuando la documentación de un polizón sea insuficiente, las autoridades públicas deben, siempre que sea factible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, entregar una carta, acompañada de una fotografía del polizón, con cualquier información importante. La carta, autorizando la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y especificando las demás condiciones que puedan imponer las autoridades, debe entregarse al propietario del buque o al armador responsable del transporte del polizón. Esta carta contendrá la información que prescriban las autoridades de los puntos de tránsito y del punto original de embarco."

Nota: Con esta recomendación no se pretende impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente el caso de un polizón con miras a su posible procesamiento o deportación. Además, no deberá interpretarse de ninguna manera como contraria a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, del 28 de julio de 1951, que se refiere a la prohibición de la expulsión o devolución de un refugiado.

Se enmienda la práctica recomendada 2.12 de forma que diga:

"2.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las medidas de seguridad relacionadas con ellas. También deben disponer lo necesario para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga."

Se enmienda la práctica recomendada 2.12.1 de forma que diga:

"2.12.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de allanar y simplificar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medios deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: descarga, despacho por la autoridad pública y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Debe haber acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de despacho por la autoridad pública, la cual debe estar situada cerca de los muelles, y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible."

Se enmienda la práctica recomendada 2.9.1 de forma que diga:

"3.9.1 Práctica recomendada. Siempre que sea posible, las autoridades públicas deben suprimir las formalidades de inspección de los equipajes acompañados de pasajeros a la salida, atendiendo debidamente a la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas."

Se enmienda la práctica recomendada 3.11 de forma que diga:

"3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de acelerar los trámites aduaneros de los pasajeros, la tripulación y los equipajes, proveer el personal necesario y asegurarse de que hay instalaciones adecuadas, teniendo muy en cuenta los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de sistemas mecanizados), así como los lugares donde los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deben proveerse medios para hacer bajo techo el trayecto del buque a los puntos de control de los pasajeros y la tripulación. Estos medios e instalaciones deben ser adaptables y susceptibles de ampliación para responder a medidas de seguridad más rigurosas en situaciones de mayor amenaza."

Se enmienda la práctica recomendada 3.11.1 de forma que diga:

"3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:

- a) con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, proveer medios apropiados, tales como:
 - i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar fácilmente sus equipajes facturados tan pronto como sean depositados en la zona donde pueden ser reclamados;
 - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) asegurarse de que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias:
 - i) para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales;
 - ii) para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones a efectos de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros."

Se añaden las nuevas prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 y 3.11.5 siguientes:

"3.11.2 Práctica recomendada. Se deben adoptar medidas para que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

3.11.3 Práctica recomendada. Lo más cerca posible de las entradas principales del edificio de la estación marítima debe haber puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros impedidos o de edad avanzada. Dichos puntos estarán indicados claramente con las señales adecuadas. No debe haber obstáculos en las rutas de acceso.

3.11.4 Práctica recomendada. Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se debe procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos o facilitando medios especiales destinados a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

3.11.5 Práctica recomendada. Se debe disponer lo necesario para que en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, según proceda, existan instalaciones adecuadas a fin de permitir el embarco y desembarco de los pasajeros de edad avanzada y los impedidos en condiciones de seguridad."

Se enmienda la norma 3.16.7 de forma que diga:

"3.16.7 Norma. Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas responsables del control de inmigración no deben someter a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero."

Se enmienda la norma 3.17.1 de forma que diga:

"3.17.1 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no deben ser normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo por razones de seguridad."

Se añade al capítulo 5 la nueva sección G siguiente:

"G COMISIONES NACIONALES DE FACILITACION

5.13 Práctica recomendada. Cada Gobierno Contratante, cuando lo estime necesario y apropiado, debe establecer un programa nacional de facilitación del transporte marítimo basado en las prescripciones del presente Anexo relacionadas con la facilitación y asegurarse de que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar el movimiento de buques, carga, tripulaciones, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar los obstáculos y retrasos innecesarios.

5.14 Práctica recomendada. Cada Gobierno Contratante debe establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias, propietarios de buques y armadores.

Nota: Se ruega a los Gobierno Contratantes que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL 5/Circ.2."

中文、俄文、西班牙文正式译文的核证无误的副本

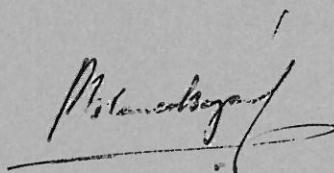
Заверенная копия текстов официального перевода
на испанский, китайский и русский языки

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español
y ruso.

国际海事组织秘书长代表：

За Генерального секретаря Международной морской
организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



伦敦，

London,

Londres,

47 - VII - 1990