

РЕЗОЛЮЦИЯ FAL.2(19)

Принята 3 мая 1990 года

**ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВК 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 1В. 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 2b 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 затребование 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 удовлетворительную 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 удовлетворительной 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 переправки 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 досмотра багажа, следующего с отбывающими 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:

"G 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."

中文、俄文、西班牙文正式译文的核证无误的副本

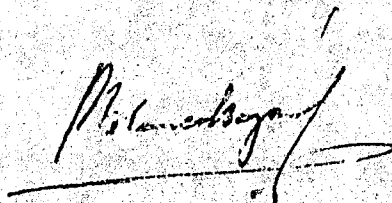
Заверенная копия текстов официального перевода
на испанский, китайский и русский языки

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，

Лондон，

Londres,

47-VII-1990