

決議第 FAL.2 (19) 號

1990 年 5 月 3 日通過

通過對經修正的 1965 年便利國際 海上運輸公約的修正案

便利運輸委員會，

憶及經修正的 1965 年便利國際海上運輸公約（此後稱“公約”）
關於修正公約附件的程序的第七 2（1）條，

進一步憶及公約授予便利運輸委員會審議和通過公約修正案的職
責，

在其第十九屆會議上審議了按公約第七 2（1）條提出和分發的公
約附件修正案，

1. 按照公約第七 2（1）條，通過了對公約附件第一節（二）“一般
規定”、標準 3.16.7 和 3.17.1 和推薦做法 2.12、2.12.1、3.9.1、3.11
和 3.11.1 和新推薦做法 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，其條文載於本決議附件中；
2. 按照公約第七 2（2）條，決定上述修正案應於 1991 年 9 月 1 日
起生效，除非在 1991 年 6 月 1 日前至少三分之一締約國政府已書面
通知秘書長不接受這修正案；

3 要求秘書長依照公約第七 2 (1) 條將附件中的修正案分發所有締約國政府；

4. 進一步要求秘書長將修正案的通過和生效通知所有簽署國。

附件

經修正的 1965 年便利國際海上運輸公約

附件的修正案 1990 年 5 月 3 日

由便利運輸委員會通過

將第一節（二）“一般規定”修正為：

“（二）一般規定

本附件的規定連同本公約第五條第 2 款不得妨礙公共當局在懷疑有欺詐行為發生時，或在處理如危害海上運輸安全的非法行為，違法運輸麻醉品和精神病治療藥品等對公共秩序、公共安全或公共衛生構成嚴重危險的特殊問題時，或為防止傳入或傳播有害於動植物的疾病和蟲害時，採取必要的適當措施，包括要求獲得進一步的情況。”

增加新的推薦做法 1.3，條文如下：

“1.3 推薦做法。締約國政府為了治安或麻醉品控制的目的，所採取的措施和程序應當是有效的，如可能，應使用先進技術，包括自動數據處理在內。在實施這些措施和程序時應使船舶和船上的人員或財產只會受到最小的干擾並防止為此造成不必要的延遲。”

增加新的推薦做法 2.7.6.1，條文如下：

“2.7.6.1 推薦做法。當偷渡者沒有適當文件時，公共當局在可行並符合國家立法和安全需要的任何情況下，發佈一份附有偷渡者照片和其他任何重要資料的通知書。這份授權以任何運輸方式把偷渡者遣返

始發港並寫明當局規定的任何其他條件的通知書應交給負責偷渡者離開的船東或經營人。該通知書應附有過境地點和登船始發地的管理當局所要求的資料。

註：這一推薦做法不是為了阻止公共當局為可能的起訴和/或驅逐對偷渡者作進一步的審查。此外，不得將本推薦做法的任何規定解釋為與關於禁止驅逐和遣返難民的 1951 年 7 月 28 日的聯合國難民身份公約的規定相抵觸。”

將推薦做法 2.12 修正為：

“2.12 推薦做法。公共當局應與船東和港口當局合作，採取適當措施使船舶在港時間保持在最低程度，提供良好的港口交通流向安排，經常檢查與船舶的抵離有關的所有程序，包括上、下船、裝卸、維修等等事項的安排在內以及與此有關的治安措施。公共當局還應做出安排，在可行時，使貨船及其貨載在船舶的工作區域報關和結關。”

將推薦做法 2.12.1 修正為：

“2.12.1 推薦做法。公共當局應與船東和港口當局合作，採取適當措施提供良好的港口交通流向安排，以使貨物裝卸和結關程序能順利而簡便地進行。這些安排應包括船舶到碼頭後的卸貨、公共當局結關、入庫以及，如需要，貨物的轉運等所有階段。在貨物倉庫和應設在碼頭附近的公共當局的結關區域間應有方便和直接的通道，如可能，應備有機械傳送裝置。”

將推薦做法 3.9.1 修正為：

“3.9.1 推薦做法。在充分考慮到可能需要使用適當保安措施的同時，只要可能，公共當局均應免除對離境旅客隨身行李的檢查。”

將推薦做法 3.11 修正為：

“3.11 推薦做法。公共當局應與船東和港口當局合作，以便提供良好的交通流向安排，使旅客、船員和行李能快速結關；提供足夠的人員；確保提供足夠的裝置，並特別注意行李的裝卸和傳送安排（包括使用機械系統在內）以及經常發生旅客阻滯的地點。必要時，應在船舶與旅客和船員的檢查地點之間做出遮避通道的安排。這些設施和服務應當是靈活的，在有重大威脅情況下，能被擴充，以滿足經強化的治安措施的需要。”

將推薦做法 3.11.1 修正為：

“3.11.1 推薦做法。公共當局應：

（1）與船東和港口當局合作，做出適當安排，如：

（i）逐個和連續辦理旅客和行李手續的方法；

（ii）一旦行李放到可以提取的地點，能使旅客立即辨認並取得其檢驗過的行李的制度；

（iii）確保配有適合老年和殘疾旅客的需要的設施和服務；

（2）確保港口當局採取一切必要措施，以便：

（i）使旅客及其行李方便和迅速地連接上當地運輸；

（ii）如果要求船員向政府機關的辦公室報告時，這些辦公

室應易於進入，並儘可能彼此靠近。”

增加新的推薦做法 3.11.2、3.11.3、3.11.4 和 3.11.5，條文如下：

“3.11.2 推薦做法。應採取措施確保具有聽覺和視覺障礙的人易於得到一切必要的運輸和安全信息。

3.11.3 推薦做法。對於在候船室等上、下車的老人和殘疾人，供其使用的車站應儘可能靠近主要入口。它們應由適當的符號清晰地標誌出來。出入通道應當是無障礙的。

3.11.4 推薦做法。在使用公共服務受到限制時，應盡一切努力提供可使用、價格合理的公共交通服務，或改變現有的和計劃的交通服務，或向有行動障礙的人提供特別的安排。

3.11.5 推薦做法。應視情在碼頭和船上提供合適的設施，以便老年和殘疾旅客安全地上船和下船。”

標準 3.16.7 修正為：

“3.16.7 標準。除非出於治安目的和判定身份及能否准許入境的目的，一般而言，移民官員不應對旅遊乘客進行人身搜查。”

標準 3.17.1 修正為：

“3.17.1 標準。留在抵境和離境時所乘船舶上的過境旅客，除非出於治安目的，通常不應受到公共當局的例行控制。”

增加新的第五節（七），條文如下：

“（七）國家便運委員會

5.13 推薦做法：每一締約國政府在其認為必要和適當時，應在本附件的便運要求的基礎上制定國家海運便利規劃並確保該便運規劃的宗旨為採用一切可行的措施以促進船舶貨物、船員、旅客、郵件和船上用品的通行，排除不必要的障礙和延誤。

5.14 推薦做法：每一締約國政府應成立國家海運便利委員會或類似的國家協調機構，促進從事或負責國際海上運輸各方面的政府部門、機構和其他組織以及港口、船舶所有人和經營間對便運措施的採用和實施。

註：在成立國家海運便利委員會或類似的國家協調機構時，請締約國政府考慮 FAL.5/Circ.2 中的指南。”