

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44(0)20 7735 7611

Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

FAL.3/Circ.215  
12 avril 2019

**MANUEL EXPLICATIF SE RAPPORTANT À LA CONVENTION VISANT À FACILITER  
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965, TELLE QUE MODIFIÉE**

1 À sa quarante-troisième session (8-12 avril 2019), le Comité de la simplification des formalités a achevé et approuvé le Manuel explicatif se rapportant à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL), dont le texte figure en annexe à la présente circulaire.

2 Le Comité était convenu que l'élaboration d'un manuel explicatif devrait faciliter l'interprétation des dispositions juridiques de la Convention, lesquelles pouvaient être à la fois complexes et, parfois, difficiles à comprendre. À son avis, ce manuel permettrait aux utilisateurs, en particulier les États Membres qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention, de mieux comprendre la Convention.

3 Le Comité a de nouveau prié instamment les États Membres qui n'avaient pas encore adhéré à la Convention FAL d'envisager de le faire dans les meilleurs délais afin de contribuer aux efforts que ne cessait de déployer l'Organisation pour promouvoir une plus large acceptation de la Convention, ainsi que l'adoption des mesures qui y étaient préconisées, et de faciliter les travaux à effectuer en vue de la mise en œuvre universelle des mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

4 Les Gouvernements Membres sont priés de porter le Manuel ci-joint à l'attention de toutes les parties intéressées, y compris les pouvoirs publics et les capitaines, agents et exploitants de navires.

5 La présente circulaire annule et remplace la circulaire FAL.3/Circ.202.

\*\*\*



**MANUEL EXPLICATIF SE RAPPORTANT À LA CONVENTION VISANT À FACILITER  
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965, TELLE QUE MODIFIÉE**

*(INCORPORANT LES AMENDEMENTS À LA CONVENTION FAL JUSQU'À 2018 COMPRIS)*

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
<b>Introduction</b>	
<b>Texte de l'Annexe de la Convention FAL assorti de notes explicatives</b>	<b>3</b>
<b>Chapitre premier – Définitions et dispositions générales</b>	<b>4</b>
<b>A. Définitions</b>	<b>4</b>
<b>B. Dispositions générales</b>	<b>7</b>
<b>C. Systèmes d'échange électronique de l'information</b>	<b>8</b>
<b>D. Trafic illicite de drogues</b>	<b>15</b>
<b>E. Techniques de contrôle</b>	<b>16</b>
<b>Chapitre 2 – Entrée, séjour au port et sortie des navires</b>	<b>17</b>
<b>A. Dispositions générales</b>	<b>18</b>
<b>B. Contenu et objet des papiers de bord</b>	<b>23</b>
<b>C. Documents d'entrée</b>	<b>37</b>
<b>D. Documents de sortie</b>	<b>38</b>
<b>E. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État</b>	<b>39</b>
<b>F. Établissement des documents</b>	<b>40</b>
<b>G. Erreurs dans les documents : sanctions</b>	<b>41</b>
<b>H. Mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent d'urgence un traitement médical</b>	<b>42</b>
<b>Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes</b>	<b>44</b>
<b>A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ</b>	<b>44</b>
<b>B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant les passagers, l'équipage et les bagages</b>	<b>51</b>
<b>C. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés</b>	<b>54</b>
<b>D. Octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers</b>	<b>54</b>
<b>E. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit</b>	<b>57</b>

F.	<b>Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques</b>	<b>58</b>
G.	<b>Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux - autorisation de descendre à terre</b>	<b>58</b>
	<b>Chapitre 4 – Passagers clandestins</b>	<b>59</b>
A.	<b>Principes généraux</b>	<b>59</b>
B.	<b>Mesures préventives</b>	<b>60</b>
C.	<b>Traitement du passager clandestin à bord du navire</b>	<b>64</b>
D.	<b>Modification du voyage prévu</b>	<b>66</b>
E.	<b>Débarquement et retour d'un passager clandestin</b>	<b>67</b>
	<b>Chapitre 5 – Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles</b>	<b>74</b>
A.	<b>Dispositions générales</b>	<b>74</b>
B.	<b>Accomplissement des formalités concernant la cargaison</b>	<b>78</b>
C.	<b>Conteneurs et palettes</b>	<b>82</b>
D.	<b>Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu</b>	<b>84</b>
E.	<b>Limitation de la responsabilité de l'armateur</b>	<b>85</b>
	<b>Chapitre 6 – Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires</b>	<b>86</b>
	<b>Chapitre 7 – Dispositions diverses</b>	<b>88</b>
A.	<b>Soumissions et autres formes de garantie</b>	<b>88</b>
B.	<b>Services dans les ports</b>	<b>89</b>
C.	<b>Activités de secours en cas de situation d'urgence</b>	<b>90</b>
D.	<b>Commissions nationales de simplification des formalités</b>	<b>90</b>

## Introduction

Le présent Manuel donne des orientations au sujet des dispositions de l'Annexe à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (y compris les amendements à la Convention adoptés le 8 avril 2016 qui sont entrés en vigueur le 1er janvier 2018) et l'on y trouvera des interprétations de ces dispositions, de même que des méthodes pratiques d'application et des exemples des meilleures pratiques.

Les pouvoirs publics peuvent mettre en œuvre les méthodes d'application ou les pratiques optimales les mieux adaptées aux circonstances. Si une méthode d'application est moins stricte que les procédures prévues dans une norme ou une pratique recommandée donnée, on peut considérer qu'elle va dans le sens d'une plus grande facilité, conformément aux dispositions de l'article V de la Convention.

Les Gouvernements contractants à la Convention FAL sont tenus de faire entrer en vigueur à l'échelon national les normes et pratiques recommandées de cette Convention, à moins d'avoir émis des réserves auprès du Secrétaire général conformément à l'article VIII. Leur législation nationale doit prévoir l'application de ces normes et pratiques recommandées, ainsi que la réglementation voulue à cette fin.

Compte tenu de la nature de l'Annexe de la Convention, qui s'adresse aux pouvoirs publics en général, la législation nationale ne sera pas nécessairement limitée à une seule catégorie de législation. Elle peut s'étendre à la législation de divers pouvoirs publics tels que les autorités portuaires, les services d'immigration et les douanes. La notion de législation nationale ne doit pas être ramenée aux lois au sens strict, mais s'étendre à d'autres instruments tels que les notifications officielles, les chartes ou les décrets ministériels, en fonction du système administratif de chaque Gouvernement contractant.

Des explications sont fournies (texte en italiques) concernant la plupart des dispositions de fond de la Convention, lesquelles sont indiquées, aux seules fins du présent Manuel, en caractères gras. Aucune explication n'est fournie concernant les définitions données dans la Convention, étant entendu que ces définitions devraient être suffisamment claires pour se passer d'explication.

Le présent Manuel ne fait pas partie du texte authentique de l'Annexe de la Convention FAL et n'a donc pas force obligatoire à l'égard des Gouvernements Contractants. Pour qu'il soit plus facile de se reporter au texte de la Convention, ce dernier est reproduit dans le Manuel. Il convient toutefois de consulter aussi le texte authentique de la Convention, qui l'emporte sur n'importe quelle partie du présent Manuel explicatif.

## Texte de l'Annexe de la Convention FAL assorti de notes explicatives

*Afin qu'il soit plus facile de s'y reporter, le texte de l'Annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, (y compris les amendements à la Convention adoptés le 8 avril 2016 qui sont entrés en vigueur le 1er janvier 2018) est reproduit ci-après. Aux seules fins du présent Manuel, ce texte apparaît en gras. Il est assorti de notes explicatives qui contiennent des méthodes pratiques d'application et des exemples de meilleures pratiques. Afin qu'il soit plus facile de les identifier, ces notes explicatives apparaissent en italique.*

*Le présent Manuel ne fait pas partie du texte authentique de l'Annexe de la Convention FAL et n'a donc pas force obligatoire à l'égard des Gouvernements Contractants. Il convient de consulter le texte authentique de la Convention, qui l'emporte sur n'importe quelle partie du présent Manuel explicatif.*

## Chapitre premier Définitions et dispositions générales

### A. *Définitions*

Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions :

***Admission temporaire.*** Le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

***Agent maritime.*** Partie représentant le propriétaire et/ou l'affréteur (le mandant) du navire au port. Si des instructions lui sont données dans ce sens, l'agent est responsable envers le mandant, en coopération avec le port, des mesures à prendre pour qu'un poste à quai soit disponible, pour assurer tous les services portuaires et de gestion au port nécessaires, répondre aux exigences du capitaine et de l'équipage, accomplir les formalités portuaires et autres (y compris la préparation et la communication des documents appropriés), ainsi que pour dédouaner ou réceptionner la cargaison au nom du mandant.

***Agrès et appareils du navire.*** Articles, autres que les pièces de rechange du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

***Armateur.*** Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne autre que l'agent maritime agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

***Autorisation de descendre à terre.*** Autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics.

***Bagages accompagnés des passagers.*** Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

***Capitaine.*** Personne qui a le commandement d'un navire.

***Cargaison.*** Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les engins de transport qui ne font pas l'objet d'un contrat de transport avec un chargeur, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

***Chargeur.*** Partie qui est nommée sur le connaissement ou sur la lettre de transport comme étant le chargeur et/ou qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé). Le chargeur est également désigné "chargeur expéditeur".

**Code ISPS.** Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

**Conteneur.** Engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété, qui est spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge, est conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement et a des accessoires prévus à cet effet et est approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée. Le terme "conteneur" n'englobe ni les véhicules ni l'emballage mais il inclut les conteneurs transportés sur un châssis.

**Dédouanement.** Accomplissement des formalités douanières et/ou d'autres formalités nécessaires pour :

- a) mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier,
- b) permettre à des personnes d'entrer sur le territoire d'un État, ou
- c) permettre à un navire d'entrer dans un port situé sur le territoire d'un État ou de le quitter.

**Document.** Support d'information présentant des données, sous une forme électronique ou non.

**Documents de bord.** Certificats et autres documents que le capitaine du navire doit pouvoir présenter pour attester la conformité du navire à la réglementation internationale ou nationale.

**Document de transport.** Document attestant un contrat de transport entre un armateur et un chargeur, tel qu'une lettre de transport maritime, un connaissement ou un support d'information de transport multimodal.

**Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage.** Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.

**Engin de transport.** Conteneur, caisse mobile, véhicule, wagon de chemin de fer ou tout autre engin analogue.

**Guichet unique.** Système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée.

**Heure d'arrivée.** Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

**Heure prévue d'arrivée (HPA).** Heure à laquelle un navire estime qu'il arrivera à la station de pilotage desservant le port ou heure à laquelle il compte arriver à un emplacement précis de la zone portuaire où la réglementation portuaire s'applique.

**Mainlevée.** Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

**Manifeste.** Document récapitulatif des diverses données extraites des connaissements et d'autres documents de transport délivrés pour le transport de marchandises à bord des navires.

**Membre de l'équipage.** Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste de l'équipage.

**Mesures de sûreté.** Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites.<sup>1</sup>

**Navire de croisière.** Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers participant à un programme collectif et faisant des escales touristiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe :

- a) ni embarquer ou débarquer d'autres passagers;
- b) ni charger ou décharger des marchandises.

**Objet postal.** Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales en vue de leur expédition par navire et destinés à être remis, dans un port touché par le navire, à des administrations postales.

**Passager clandestin.** Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin.

**Passager clandestin potentiel.** Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port.

**Passager en transit.** Passager qui arrive d'un pays étranger à bord d'un navire dans le but de poursuivre son voyage vers un pays étranger à bord d'un navire ou par tout autre mode de transport.

**Pièces de rechange du navire.** Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

---

<sup>1</sup> Se reporter à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA), au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et au chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).



**Port.** Tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.

**Pouvoirs publics.** Organismes ou fonctionnaires dans un État qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit État se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

**Provisions de bord.** Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et apparaux et les pièces de rechange du navire.

## **B. Dispositions générales**

Compte tenu du paragraphe 2 de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

**1.1 Norme.** Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

*C'est la "paperasserie" liée aux prescriptions excessives en matière de documents et autres qui a rendu nécessaire l'élaboration de la Convention. Étant donné que les autorités exigent depuis peu des renseignements plus détaillés, en particulier en ce qui concerne la sûreté maritime, les considérations qui ont abouti à l'élaboration de la Convention FAL restent importantes pour la facilitation du trafic maritime et contribueront au développement économique et à l'efficacité des pouvoirs publics.*

### **1.1.1 Inusitée.**

**1.2 Pratique recommandée.** Bien que des documents nécessaires à certaines fins puissent être prescrits séparément et exigés dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient faire en sorte que deux ou plusieurs de ces documents qui doivent être soumis par la même partie soient amalgamés en un seul document chaque fois que cela est possible et qu'il en résulterait une simplification appréciable.

*Cette pratique recommandée vise à éviter si possible le double emploi des prescriptions.*

*Les pouvoirs publics devraient permettre de présenter les renseignements d'un même jeu de données en une seule transmission aux autorités compétentes. Un accord mutuel entre les pouvoirs publics intéressés est indispensable pour établir des procédures commerciales transparentes. L'informatique permet de transmettre ces renseignements à un point d'entrée unique et de les diffuser aux différents pouvoirs*

*publics qui en ont besoin. Pour le principe du "guichet unique", voir les Pratiques recommandées 1.3bis et 1.3quin.*

*Afin de réduire et simplifier les charges administratives, il ne faudrait pas seulement éviter les doubles emplois pour les données visées dans les documents de base de la Convention FAL relatives à l'arrivée, au séjour et au départ du navire, mais également pour les données qui découlent d'autres demandes (douanes, Accord de facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, autorités locales, mesures phytosanitaires, etc.).*

**1.3 Pratique recommandée. Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants à des fins de sûreté et de prévention du trafic de stupéfiants devraient être efficaces. Ces mesures et procédures, telles que la gestion des risques et le recoupement d'informations, devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.**

*Pour les gouvernements, la sûreté nationale et la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et autres substances indésirables sont des préoccupations constantes. Conformément à la pratique recommandée ci-dessus, les Gouvernements contractants qui prennent des mesures visant à réduire ces risques sont encouragés à tenir compte également du fait que ces mesures devraient aussi entraîner le moins possible de charges supplémentaires pour les opérateurs commerciaux et éviter des retards dans la chaîne logistique. Pour les questions douanières, on peut se reporter au Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Ce cadre contient des normes internationales pour la sécurisation de la chaîne logistique internationale qui facilitent le mouvement international des marchandises.*

*Le Cadre de normes SAFE pourrait également être utilisé dans le contexte de la coopération entre pouvoirs publics pour éviter l'utilisation de normes différentes qui pourraient entraver le mouvement rapide des marchandises.*

## **C. Systèmes d'échange électronique de l'information**

**1.3bis Norme. Les pouvoirs publics prennent toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes d'échange électronique de l'information d'ici au 8 avril 2019.**

*La mise en place de systèmes d'échange électronique de l'information peut grandement simplifier et faciliter, pour les pouvoirs publics comme le secteur des transports maritimes, la transmission et le partage des renseignements qu'ils doivent communiquer afin de satisfaire aux prescriptions obligatoires. L'utilisation de ces systèmes peut améliorer l'efficacité et l'efficience des mesures de contrôle officielles et réduire les coûts pour les pouvoirs publics et le secteur grâce à une meilleure utilisation et réutilisation des ressources.*

*Les renseignements ne devraient être transmis qu'une seule fois, ce qui éliminerait la nécessité de soumettre des renseignements identiques ou similaires séparément à différentes autorités.*

*Lors de la mise au point des systèmes d'échange électronique de l'information, les parties prenantes devraient prendre les mesures qui s'imposent pour protéger les transports maritimes des menaces et vulnérabilités actuelles et émergentes relatives à la numérisation, à l'intégration et à l'automatisation des processus et systèmes des*

*transports maritimes. Les Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3) donnent des recommandations de haut niveau pour la gestion des cyber-risques maritimes, laquelle est définie comme "le processus consistant à identifier, analyser, évaluer et communiquer des cyber-risques et à les accepter, les éviter, les transférer ou les atténuer en les ramenant à un niveau acceptable compte tenu des coûts et des avantages des mesures prises pour les parties prenantes". Le cyber-risque maritime est défini pour sa part comme "une quantification de la mesure dans laquelle une ressource technologique est menacée par une circonstance ou un événement susceptible de se produire qui pourrait entraîner des défaillances opérationnelles et des lacunes en matière de sécurité ou de sûreté dues à la corruption, à la perte ou à l'altération des informations ou des systèmes".*

*Pour obtenir des renseignements précis et des orientations au sujet de la mise au point et de l'exécution de processus spécifiques de gestion des risques, les utilisateurs des directives susmentionnées devraient se reporter à toute prescription réglementaire spécifique applicable, ainsi qu'aux normes et meilleures pratiques internationales et du secteur pertinentes.*

**1.3ter Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités doivent fournir aux propriétaires de navires et autres parties intéressées les renseignements nécessaires au sujet des exigences de ces systèmes et prévoir une période de transition suffisante avant que l'utilisation de ces systèmes ne soit rendue obligatoire. Une période d'au moins 12 mois doit s'écouler pour que leur utilisation soit obligatoire à compter de la date de l'adoption de ces systèmes.**

Il est généralement accepté que la période appropriée pour que les parties soumises à la réglementation élaborent, mettent à l'essai et mettent en place des systèmes informatiques destinés à être utilisés pour soumettre les renseignements demandés est de 12 mois minimum. Cette période débute lorsque toutes les spécifications fonctionnelles et techniques et tous les documents d'appui (par exemple guide de mise en œuvre des messages et scénarios d'essais) ont été élaborés, mis à l'essai en interne par les pouvoirs publics puis mis à la disposition des parties soumises à la réglementation.

Les pouvoirs publics devraient être conscients qu'il s'agit d'une période minimale et qu'une période plus longue pourrait être appropriée dans le cas de systèmes plus complexes qui font intervenir de nombreux membres du personnel et (sous-) processus, ainsi que des chaînes d'approvisionnement complexes, comme c'est souvent le cas dans les transports maritimes.

**1.3quater Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, pendant une période transitoire, accepter que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis à la fois sous forme électronique et sur papier.**

**1.3quinquies Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent d'adresser à un "guichet unique", afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements relatifs à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison que requièrent les pouvoirs publics.**

**Il faudrait aussi envisager qu'un guichet unique de ce type serve de mécanisme qui permette aux pouvoirs publics de faire part de décisions et autres renseignements visés par la Convention FAL.**

*Il est essentiel que les pouvoirs publics déploient tous les efforts possibles pour combiner, harmoniser et limiter les renseignements demandés aux propriétaires de navires et aux autres parties. L'obligation pour les opérateurs commerciaux de fournir à divers pouvoirs publics des informations relatives aux navires, à la cargaison et aux passagers à divers stades du mouvement des navires risque d'entraver l'efficacité des échanges. Bien que ces renseignements soient exigés à diverses fins, de nombreux éléments de données requis par les pouvoirs publics, y compris l'identification du navire, la date et l'heure d'arrivée, le port de départ et les renseignements sur la cargaison, sont identiques. Le fait de combiner en un seul message ces éléments harmonisés couramment exigés, conformément à des normes et à un format dont il sera convenu mutuellement, et d'envoyer ce message par voie électronique à un seul destinataire officiel, plutôt que de l'envoyer à chaque organisme séparément, peut permettre d'abaisser les coûts et de faciliter l'accomplissement des formalités.*

*Ce principe, souvent appelé "guichet unique", permet d'accélérer et d'améliorer le flux d'information entre les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux.*

*Le guichet unique est défini dans l'Annexe de la Convention FAL comme un "système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée".*

*Les Lignes directrices relatives au guichet unique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) définissent le guichet unique comme "un système permettant aux opérateurs qui participent au commerce et au transport de communiquer des informations et documents normalisés à un seul point d'entrée afin de satisfaire à toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit. Si les informations se trouvent sur un support électronique, les données individuelles ne doivent être soumises qu'une seule fois"<sup>2</sup>*

*Le principe clé de ce guichet est que l'unique organisme public ou officiel désigné pour recevoir l'ensemble des renseignements diffuse ces données, selon qu'il convient, aux autres pouvoirs publics intéressés, en respectant l'harmonisation et la normalisation des données. La CEE-ONU et son organe en charge de la facilitation, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), ont publié un certain nombre de recommandations sur le principe du guichet unique. La Recommandation No 33 de la CEE-ONU porte sur la mise en place d'un guichet unique et est accompagnée de lignes directrices. La Recommandation No 34<sup>3</sup> et ses lignes directrices portent sur les aspects du principe du guichet unique liés à l'harmonisation des données en vue de permettre la mise au point de systèmes de guichet unique et l'échange d'information dans le cadre d'un tel système.*

---

<sup>2</sup> Recommandation No 33 de la CEE-ONU, ECE/TRADE/352, 2004 : [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33\\_trd352f.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352f.pdf)

<sup>3</sup> Recommandation No 33 de la CEE-ONU – Recommandation en vue de la mise en place d'un guichet unique, Recommandation No 34 de la CEE-ONU – Simplification et normalisation des données pour le commerce international. La CEE-ONU a aussi publié d'autres recommandations pertinentes, comme la Recommandation No 35 – Création du cadre juridique d'un guichet unique pour le commerce international et la Recommandation No 36 – Interopérabilité des guichets uniques : Interoperability: <https://www.unece.org/tradewelcome/un-centre-for-trade-facilitation-and-e-business/cefact/recommendationsrec-index/list-of-trade-facilitation-recommendations-n-31-to-36.html>

*Le Comité FAL de l'OMI a publié un document destiné plus particulièrement au secteur maritime : la circulaire FAL.5/Circ.36 de l'OMI sur les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes. Les États Membres devraient se reporter à ces directives lorsqu'ils souhaitent mettre en place un tel système dans leur pays.*

*Pour faciliter encore davantage les formalités, les pouvoirs publics pourraient conclure des accords et collaborer, par exemple lorsque des contrôles physiques sont prévus, de manière que, dans la mesure du possible, ces contrôles soient exécutés au même endroit et en même temps, même s'ils sont effectués par différents pouvoirs publics. Ces accords peuvent prendre la forme de mémorandums d'accord appropriés, ou s'en inspirer.*

**1.4 Inusitée.**

**1.5 Inusitée.**

**1.6 Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités limitent les renseignements qu'ils exigent des armateurs et autres parties intéressées à ceux qui sont prescrits par la Convention FAL.**

*Lorsque les pouvoirs publics adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information, ils doivent prendre des mesures pour limiter les renseignements demandés à ceux visés par la Convention FAL.*

*Toutefois, il est reconnu qu'il pourrait parfois être nécessaire de demander d'autres renseignements. Il faudrait limiter ces renseignements supplémentaires à ceux qui sont nécessaires à l'exploitation du navire ou au traitement des renseignements et à l'échange de ces renseignements entre les pouvoirs publics concernés, à savoir par exemple, l'immatriculation, la signature électronique, l'emplacement où figure l'information/la déclaration, etc.*

Pour ce qui est des questions douanières, le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial contient une liste exhaustive des éléments de données qui peuvent être demandés aux fins d'évaluation préalable des risques, laquelle peut servir de guide aux pouvoirs publics concernés.

Les pouvoirs publics devraient noter que, s'ils demandent d'autres renseignements que ceux qui sont exigés par la Convention FAL, ils sont tenus d'en informer le Secrétaire général de l'OMI en vertu de l'article VIII de la Convention FAL.

**1.6bis Norme. Lorsqu'ils adoptent des systèmes d'échange électronique des données qu'exigent les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison afin de faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger les données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, y compris les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou à d'autres normes agréées au niveau international, comme les normes XML.**

*Les avantages que les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux pourraient tirer de la transmission et de l'échange électroniques de l'information, qui sont*

*mentionnés dans les observations se rapportant à la Norme 1.3bis, ne peuvent être obtenus que si les transmissions électroniques s'appuient sur des normes reconnues à l'échelle internationale. En outre, les guichets uniques ne peuvent pas fonctionner correctement si les pouvoirs publics concernés ne sont pas convenus de formats et de jeux de données harmonisés. Sans une telle harmonisation, le principe de la notification unique ne peut pas non plus être appliqué par les propriétaires de navires et les autres parties.*

*La norme EDIFACT-ONU est une norme reconnue à l'échelle internationale, qui a été élaborée dans le cadre du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU). L'acronyme EDIFACT désigne l'"échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport". La norme EDIFACT contient des règles de syntaxe permettant de structurer les données, un protocole d'échange et des messages types.*

*Au sein de l'EDIFACT-ONU, le Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDED) contient des éléments de données normalisés visant à faciliter l'échange de données dans le cadre du commerce international. Ce répertoire contient également la Bibliothèque des composants communs du CEFACT-ONU, qui établit un jeu maximal de données harmonisées et des messages électroniques types. Il s'agit d'une bibliothèque sémantique internationale dans laquelle la structure des objets d'information utilisés dans le commerce international est décrite de manière neutre du point de vue de la syntaxe.*

*La norme EDIFACT de l'ONU, y compris l'UNTDED et la Bibliothèque des composants communs, peut être consultée gratuitement afin d'effectuer toutes les formalités réglementaires et commerciales à accomplir lors des échanges transfrontaliers internationaux.*

*Les Messages normalisés des Nations Unies (UNSM) sont des messages types EDIFACT. Certains d'entre eux sont utilisés pour transmettre par voie électronique les données visées par la Convention FAL. Par exemple, les messages contenant des renseignements sur le manifeste sont habituellement fondés sur le message EDIFACT-ONU relatif au rapport sur la cargaison à l'intention de la douane (CUSCAR).*

*Le Modèle de données de l'OMD est une autre norme internationalement reconnue, qui fournit un jeu maximal de données normalisées et harmonisées et de messages électroniques types qui doivent être soumis dans le cadre des échanges commerciaux pour que les douanes et autres organismes de réglementation puissent accomplir les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, au transit et au dédouanement des marchandises lors des échanges transfrontaliers internationaux.*

*De même, la norme ISO/PAS 28005 décrit les normes XML applicables à la transmission et à la structure des messages permettant de soumettre des données informatisées conformes aux prescriptions réglementaires dans le contexte d'une escale dans un port.*

*Le Répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique de l'OMI (le Répertoire<sup>4</sup> est la référence principale de l'Organisation en ce qui concerne la création des systèmes et procédures nécessaires pour transmettre et recevoir les*

---

<sup>4</sup> FAL.5/Circ.40 contenant le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

*renseignements exigés pour l'entrée au port, le séjour et la sortie des navires, des personnes et des cargaisons, et y répondre, au moyen de messages conçus pour être utilisés dans le cadre de l'échange de données informatisé (EDI) et fondés sur les normes mentionnées au paragraphe 1.6bis. Le Répertoire normalise les termes utilisés pour transmettre les renseignements prescrits par la Convention et d'autres instruments de l'OMI. Il modélise la hiérarchie et les relations entre les éléments de données. Le Répertoire contient des renvois à des modèles de données mis à jour par de nombreuses organisations à l'égard d'un grand nombre de messages EDI et d'autres types de procédures commerciales. Grâce au Répertoire, l'Organisation favorise l'harmonisation des modèles de données en vue d'optimiser l'interface navire-port, les comptes rendus des navires, la navigation électronique et les autres pratiques commerciales qui permettent de réduire au minimum la charge de travail de l'équipage et des Administrations. Les procédures optimisées permettent à leur tour une meilleure interopérabilité entre les guichets uniques maritimes et des prises de décisions éclairées dans l'ensemble de la communauté maritime.*

**1.6ter Pratique recommandée. Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient laisser la possibilité d'utiliser les formats de messages électroniques existants en accord avec les parties concernées.**

Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques ou mettent à jour des formats existants, les pouvoirs publics devraient établir avec soin le calendrier de mise en œuvre. Il faudrait faire attention en particulier à autoriser l'utilisation des formats existants parallèlement aux nouveaux formats afin de permettre aux parties chargées de soumettre des renseignements modifier leurs systèmes et procédures en temps voulu.

Il n'y a pas de délai fixe à l'issue duquel il ne faudrait plus accepter les anciens formats de messages; ce délai est susceptible de varier en fonction de diverses circonstances, telles que l'existence d'autres prescriptions et l'ampleur des changements, mais il faudrait reconnaître que la mise en œuvre de modifications du système pourrait prendre beaucoup de temps.

**1.7 Pratique recommandée. Lorsqu'ils envisagent, adoptent ou modifient des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités, les pouvoirs publics devraient :**

- a) **donner, dès le début, à toutes les parties intéressées l'occasion de participer à des consultations;**
- b) **évaluer les procédures existantes et éliminer celles qui sont inutiles;**
- c) **déterminer les procédures qui doivent être informatisées;**
- d) **appliquer, dans toute la mesure possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU), les modules d'information de l'OMD et les normes pertinentes de l'ISO;**
- e) **adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale;**
- f) **prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en œuvre de ces systèmes pour les exploitants et autres parties privées; et**

**g) ne pas oublier qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.**

*Une utilisation efficace et généralisée de l'informatique exige une communication renforcée entre les pouvoirs publics et le secteur. Les investissements dans l'informatique sont des investissements à long terme qui sont coûteux et qui demandent du temps. Le niveau de communication requis peut être atteint en utilisant les instruments consultatifs existants, tels que les commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime prévues dans la Pratique recommandée 7.12, ou encore des structures consultatives spécifiques pour l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes informatiques. Lorsqu'il n'existe aucun système d'échange électronique des données, il est important que les pouvoirs publics et le secteur fassent part de leurs intentions et objectifs afin d'éviter les problèmes d'interopérabilité à l'avenir. Dans la mesure du possible, en vue de réduire les coûts, on utilisera et on perfectionnera (intégralement ou en partie) les systèmes d'échange de données existants. La consultation devrait permettre de mettre en place des systèmes automatisés compatibles. Les pouvoirs publics devraient évaluer régulièrement leurs procédures existantes pour s'assurer qu'elles sont appropriées et utiles. Ils pourraient ainsi envisager, sur la base d'une analyse coûts-avantages, de ne pas transférer dans un environnement électronique les procédures encore utiles mais rarement utilisées.*

*Dans certains cas, lorsque les procédures sont automatisées, il est possible d'inclure une autre procédure sans charge supplémentaire. À titre d'exemple, les données statistiques peuvent être automatiquement déduites des renseignements de base et transmises aux autorités chargées des statistiques. Il faudrait examiner attentivement s'il faut inclure, aux fins de l'établissement de statistiques, des renseignements supplémentaires autres que les renseignements de base et ceux qui sont prescrits par la Convention FAL. Ces considérations s'appliquent également à d'autres procédures et formalités, y compris les procédures d'autres pouvoirs publics.*

*Une des conditions importantes de l'interopérabilité des systèmes automatisés est la normalisation et l'harmonisation de l'information. Les pouvoirs publics devraient utiliser les normes reconnues à l'échelle internationale présentées dans la note explicative se rapportant à la Norme 1.6bis. Ils devraient se reporter au Répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique de l'OMI, dans lequel est expliqué comment utiliser les diverses normes reconnues à l'échelle internationale applicables à la transmission de données visées par la Convention FAL.*

**1.7.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics ainsi que les autres parties concernées à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes électroniques utilisant des normes internationales agréées en vue d'optimiser l'échange d'informations se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison, et d'assurer une interopérabilité entre les systèmes des pouvoirs publics et ceux des autres parties concernées.**

*De nos jours, la mise en place de systèmes électroniques et les réalités économiques sont très complexes et demandent toute l'attention des parties concernées afin de tenir compte de tous les aspects qu'il pourrait être nécessaire d'envisager et de mettre en place (en particulier lors de l'élaboration d'un guichet unique). Par*



*conséquent, lors de la mise au point de ces systèmes électroniques, il est primordial que les pouvoirs publics, le secteur et les autres parties concernées se concertent, coopèrent et participent activement au processus, et ce de manière permanente, en vue d'obtenir un résultat satisfaisant. Par exemple, cette coopération pourrait prendre la forme d'un projet spécifique ou d'un sous-groupe de la commission nationale de simplification des formalités du transport maritime recommandée dans la Pratique recommandée 7.12 de la Convention FAL.*

*Il faudrait envisager de simplifier et d'harmoniser les procédures relatives à l'échange d'informations, à l'interopérabilité des systèmes concernés et à l'usage de normes internationales agréées.*

## **1.8 Inusitée.**

### **1.8.1 Inusitée.**

## **D. Trafic illicite de drogues**

**1.9 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour leur permettre d'être mieux à même de combattre la contrebande de drogues tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord de l'Organisation mondiale des douanes et sur les directives connexes.**

*Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, les pouvoirs publics peuvent tirer parti des renseignements déjà disponibles dans les registres des compagnies de navigation. Pour les armateurs, il est également important de ne pas se trouver impliqués dans des pratiques illégales. Le fait de partager des données pertinentes avec les pouvoirs publics, sur la base d'un Mémorandum d'entente, peut dans une certaine mesure, offrir des garanties aux armateurs en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de ces pratiques.*

*L'OMI a adopté la résolution FAL.9(34) portant adoption des Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux. L'objectif de ces directives est notamment de gérer les risques auxquels est exposé un navire qui effectue des voyages internationaux lorsqu'il se trouve dans des situations liées au trafic illicite de stupéfiants qui risquent de nuire à la sécurité et à la sûreté du trafic maritime.*

**1.10 Norme. Lorsque, dans le cadre d'un accord de coopération, les pouvoirs publics, les armateurs et autres parties intéressées ont accès à des renseignements sensibles d'ordre commercial ou d'un autre ordre, ils doivent respecter le caractère confidentiel de ces renseignements.**

*La confidentialité est une condition importante pour que les membres du secteur puissent échanger des renseignements. Les données sensibles ou commerciales échangées avec les pouvoirs publics, non seulement pour lutter contre le trafic illicite de stupéfiants, mais aussi pour faire face à d'autres menaces, notamment celles qui pèsent sur la sûreté, doivent être traités de manière confidentielle. De nombreux pays ont déjà appliqué des dispositions nationales garantissant le traitement confidentiel de l'information.*

## **E. Techniques de contrôle**

**1.11 Norme. Les pouvoirs publics ont recours à la gestion des risques pour renforcer leurs procédures de contrôle aux frontières en ce qui concerne :**

- **la mainlevée et le dédouanement de la cargaison;**
- **les dispositions en matière de sûreté; et**
- **le ciblage de la contrebande,**

**et facilitent ainsi la légitime circulation des personnes et des marchandises.**

*Dans la pratique, les pouvoirs publics ne sont pas en mesure d'inspecter physiquement chacune des expéditions qui entrent sur le territoire douanier ou qui le quittent. La gestion des risques est une technique essentielle qui permet de réduire les risques en aidant les pouvoirs publics à effectuer des contrôles plus efficaces, à fixer les priorités nécessaires et à allouer les ressources disponibles avec plus d'efficacité, ce qui permet de réduire au minimum les risques et de maintenir un juste équilibre entre les contrôles et la facilitation du commerce légitime et des mouvements transfrontaliers de marchandises.*

*Les avantages que présente la gestion des risques pour les pouvoirs publics sont les suivants :*

- *la sélection précise des transactions à haut risque;*
- *l'affectation judicieuse des ressources aux zones à haut risque;*
- *l'élimination des pertes de temps et des gaspillages de ressources;*
- *la possibilité de diligenter les transactions commerciales internationales, en contribuant ainsi à l'économie nationale; et*
- *une plus grande ouverture et une transparence accrue des processus de prise de décision et de gestion continue, ce qui permet de répondre aux exigences en matière d'obligation redditionnelle.*

*Le secteur peut lui aussi retirer des avantages de la gestion des risques :*

- *accélération des procédures douanières du fait d'un meilleur ciblage des cargaisons à haut risque;*
- *simplification de la grande majorité des transactions à faible risque; et*
- *moins de retards pour le secteur, ce qui permet de réduire le coût des transactions.*

*La gestion des risques est une méthode de contrôle visant à identifier, analyser et gérer les risques liés à une activité, une fonction ou un processus. Le risque est l'élément clé et joue un rôle central dans le processus de gestion des risques. Pour gérer un volume d'information aussi important, il est indispensable que les pouvoirs publics centrent leurs efforts sur les risques élevés. S'agissant du flux d'information, il est également important de préciser quelles sont les données nécessaires et pourquoi les instruments internationaux devraient indiquer un jeu de données*

*maximum, les méthodes de collecte et l'utilisation des données en question. Cela rationalisera la demande de données et facilitera le commerce. La gestion des risques ne doit pas être considérée comme un processus statique, mais comme un processus interactif dans lequel l'information relative à la cargaison et à ses mouvements est continuellement mise à jour, analysée, soumise à diverses mesures et examinée. Le processus de gestion des risques consiste donc à :*

- *déterminer le contexte stratégique et organisationnel dans lequel la gestion des risques sera appliquée, notamment par les services de l'immigration et des douanes;*
- *recenser et analyser les risques et établir des priorités;*
- *évaluer les risques en prenant les mesures appropriées et justes pour faire face aux risques élevés recensés; et*
- *contrôler et réviser le processus à intervalles réguliers.*

*Dans la deuxième phase du processus de gestion des risques- l'analyse des risques - il est important d'utiliser d'une manière systématique l'information disponible pour déterminer la fréquence à laquelle les risques recensés pourraient se concrétiser et l'ampleur de leurs conséquences probables. L'analyse des risques permettra de recenser les risques et d'établir des profils de risque, qui serviront de base pour l'étape suivante, à savoir la prise de mesures appropriées pour couvrir le(s) risque(s) en question. Des exemples de zones à risque peuvent être trouvés dans les renseignements sur la nature de la cargaison, le pays d'origine ou de départ, les interdictions et restrictions relatives à la cargaison et l'itinéraire choisi. Les zones à risque peuvent être des destinations données, des pays d'origine donnés, des produits sensibles comme les matières nucléaires, les drogues, etc. Il faut également tenir compte d'autres facteurs ayant trait à la protection de l'économie, de la santé, de la sûreté et de l'environnement au niveau national. Pris dans leur ensemble, ces facteurs augmentent ou réduisent le niveau de risque. Les profils de risque permettront d'identifier les zones à risque connues, les incidents survenus et les indicateurs de risque (élevé) correspondants. Les profils de risque permettent également d'établir un plan d'action prévoyant les contrôles à effectuer et l'allocation des ressources disponibles. Les applications et le support informatiques sont indispensables pour mener à bien ce processus d'une manière efficace.*

## **Chapitre 2**

### **Entrée, séjour au port et sortie des navires**

**Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents présentés par le navire qui concernent son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et autres renseignements ne doivent pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.<sup>5</sup>**

---

<sup>5</sup> FAL.2/Circ.131 et Rev.1, MEPC/Circ.873 et Rev.1, MSC/Circ.1586 et Rev.1 et LEG.2/Circ.3 et Rev.1.

## **A. Dispositions générales**

**2.1 Norme. Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux qui sont prévus dans le présent chapitre.**

**Les documents visés sont :**

- **la déclaration générale**
- **la déclaration de la cargaison**
- **la déclaration des provisions de bord**
- **la déclaration des effets et marchandises de l'équipage**
- **la liste de l'équipage**
- **la liste des passagers**
- **le manifeste de marchandises dangereuses**
- **le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste**
- **la déclaration maritime de santé**
- **les renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS**
- **les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes**
- **le formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.**

*Autrefois, les pouvoirs publics exigeaient un nombre considérable de documents différents pour leurs formalités nationales spécifiques. Le secteur maritime devait présenter des documents différents dans chaque port, ce qui entravait considérablement l'efficacité des échanges commerciaux internationaux. Depuis l'adoption de la Convention FAL, une partie de la paperasserie a disparu; la présente norme permet de réduire et d'harmoniser les divers documents, qui ne sont plus que 11 pour toutes les formalités relatives à l'arrivée et au départ d'un navire et doivent comporter une série normalisée de données.*

*Les données requises pour sept de ces documents de base, qui sont indiqués ci-dessous, ont été spécifiquement décrites dans l'Annexe de la Convention FAL; elles sont présentées à l'appendice 1 de ladite annexe.*

- *Déclaration générale - Formulaire FAL 1 de l'OMI*
- *Déclaration de la cargaison - Formulaire FAL 2 de l'OMI*

- *Déclaration des provisions de bord - Formulaire FAL 3 de l'OMI*
- *Déclaration des effets et marchandises de l'équipage - Formulaire FAL 4 de l'OMI*
- *Liste de l'équipage - Formulaire FAL 5 de l'OMI*
- *Liste des passagers - Formulaire FAL 6 de l'OMI*
- *Manifeste de marchandises dangereuses – Formulaire FAL 7 de l'OMI.*

*Les Gouvernements contractants doivent utiliser ces documents. Le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique<sup>6</sup> a été mis au point à cette fin (voir la note explicative se rapportant à la Norme 1.6bis) et contient notamment :*

- *des définitions des éléments de données utilisés dans les documents FAL et les documents mentionnés dans les autres instruments de l'OMI;*
- *les précisions données et les prescriptions énoncées dans ces documents en ce qui concerne l'échange électronique de l'information; et*
- *une cartographie des données conforme aux modèles de données de l'OMD, de l'ISO et du CEFAC-ONU.*

*En ce qui concerne les renseignements ayant trait à la sûreté, la circulaire MSC.1/Circ.1305 intitulée "Guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port" contient quelques conseils pratiques et présente, dans son appendice, une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer, sur demande, avant d'entrer au port, en application de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS.*

*Comme précédemment mentionné dans les Notes explicatives se rapportant à la Pratique recommandée 1.3 et à la Norme 1.6, pour ce qui est de la sécurité douanière, le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial comprend des listes contenant le jeu maximal des éléments de données nécessaires à l'évaluation préalable des risques liés à la cargaison. Les autorités douanières peuvent s'inspirer de ces listes, qui ne sont pas obligatoires, pour établir les renseignements qu'elles doivent elles-mêmes exiger à des fins de sûreté.*

*En ce qui concerne la notification de livraison de déchets, il est essentiel de disposer de données exactes en ce qui concerne le type et la quantité de déchets produits par le navire et de résidus de cargaison que le navire a déchargés dans le dernier port pour calculer avec exactitude si la capacité de stockage prévue est suffisante à bord de ce navire. Calculer si la capacité de stockage est suffisante est une condition préalable pour autoriser le navire à poursuivre sa route vers sa prochaine escale sans avoir déchargé les déchets qu'il a produits et pour choisir correctement les navires à inspecter. Des inspections mieux ciblées contribuent à la gestion efficace du trafic maritime en réduisant le temps de rotation des navires dans les ports.*

---

<sup>6</sup> Se reporter à la circulaire FAL.5/Circ.40 qui contient le Répertoire révisé sur la facilitation des formalités et le commerce électronique.

**2.1.1 Norme. Les Gouvernements contractants n'imposent pas de formalités, de redevances ni de droits consulaires pour les documents requis pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, y compris la transmission électronique des documents.**

*Les Formulaires FAL prévus par la Convention devraient être suffisants pour effectuer les formalités et satisfaire aux règles en vigueur pour leur accomplissement à l'arrivée et au départ des navires. Il convient de ne pas imposer d'autres formalités, ni de redevances ou droits consulaires. Il ne faudrait pas non plus exiger des armateurs ou d'autres parties qu'ils s'acquittent de redevances ou d'autres obligations (par exemple un lieu de résidence), avant de pouvoir transmettre aux pouvoirs publics les renseignements demandés par voie électronique, directement ou par l'intermédiaire d'un guichet unique.*

**2.1.2 Norme. Les pouvoirs publics mettent au point les procédures à suivre pour transmettre les données préalables à l'entrée et à la sortie du navire, de façon à faciliter le traitement de ces données pour que s'effectuent rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant les personnes.**

*Les renseignements communiqués préalablement à l'entrée et à la sortie du navire permettront aux pouvoirs publics de procéder aux formalités et évaluations nécessaires et de prendre les décisions nécessaires suffisamment à l'avance pour que s'effectue rapidement par la suite le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant les personnes à l'entrée et à la sortie. De la même manière, les renseignements préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes permettront aux autorités douanières de contrôler la cargaison et de déterminer le niveau de risque qu'il convient de lui attribuer et les mesures qu'il convient de prendre.*

*Des échéances différentes s'appliquent aux différents types de renseignements.*

*En ce qui concerne les renseignements ayant trait à la sûreté prescrits par la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS, la circulaire MSC.1/Circ.1305 contenant le Guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port indique que, sauf si un Gouvernement contractant a fixé un délai différent pour la soumission des renseignements requis avant l'arrivée du navire au port, le délai minimal recommandé ne devrait pas être inférieur à 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au port. Certains Gouvernements contractants exigent que les renseignements soient soumis bien plus tôt que 24 heures avant l'arrivée.*

*En ce qui concerne les renseignements préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial recommande des délais de soumission différents pour les différents modes de transport. En particulier, pour obtenir la meilleure cohérence possible et sans préjuger de situations particulières, la douane ne devrait pas exiger que les déclarations préalables sur la cargaison soient présentées plus de 24 heures avant le chargement au port de départ pour le fret conteneurisé ni plus de 24 heures avant l'arrivée au premier port dans le pays de destination pour les marchandises en vrac/diverses. Toutefois, ces délais peuvent constituer un désavantage concurrentiel pour les transports maritimes dits "à courte distance" qui, même s'ils sont internationaux, assurent des voyages qui se limitent à*

*une zone géographique précise, par exemple entre l'Afrique du Nord et l'Europe, et/ou sont de courte durée, par exemple moins de 24 heures. C'est pourquoi plusieurs Administrations Membres de l'OMD ont choisi des délais de soumission des renseignements préalables sur la marchandise bien plus courts en ce qui concerne ce type de trafic maritime.*

*S'agissant des autres types de renseignements, à savoir les renseignements prescrits dans les divers Formulaire FAL, il appartient à chaque gouvernement et ses pouvoirs publics d'en choisir les délais de soumission. Cependant, comme indiqué dans la Pratique recommandée 2.1.3, le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement précéder de beaucoup le moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions à ce principe lorsque cela est nécessaire, par exemple pour les voyages de courte durée.*

*En règle générale, pour tous les types de renseignements, les délais à respecter pour transmettre les données à l'arrivée ou au départ du navire et de la cargaison et des personnes qu'il transporte devraient être clairement définis par la législation nationale après une analyse approfondie de la situation géographique, des procédures commerciales applicables aux différents secteurs des transports maritimes qui desservent le pays et après une consultation des parties soumises à la réglementation et aux éventuelles autres Administrations concernées. Le même principe s'applique aux renseignements exacts à communiquer.*

**2.1.3 Pratique recommandée. La législation nationale devrait préciser les conditions relatives à la transmission des données préalablement à l'entrée et à la sortie du navire. Le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement être antérieur au moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions à ce principe lorsque cela est nécessaire, par exemple pour les voyages de courte durée.**

*Voir la note explicative se rapportant à la Norme 2.1.2.*

**2.1.3bis Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, quand ils soumettent les renseignements électroniques préalables concernant la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, tenir compte des délais spécifiés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD.**

*Voir la note explicative se rapportant à la Norme 2.1.2.*

**2.1.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la transmission séparée d'une déclaration générale, d'une déclaration de cargaison, de la liste de l'équipage, de la liste des passagers et du manifeste de marchandises dangereuses lorsque les éléments de données contenus dans ces documents sont inclus dans les renseignements transmis préalablement à l'arrivée ou au départ ou dans le manifeste du navire.**

*Les pouvoirs publics devraient réutiliser les renseignements déjà disponibles par l'intermédiaire d'un guichet unique ou d'un autre moyen au lieu de demander de nouveau les mêmes. Lorsque les renseignements prescrits dans la déclaration générale, la déclaration de la cargaison, la liste de l'équipage, la liste des passagers et le manifeste des marchandises dangereuses ont été transmis en tant que renseignements préalables à l'arrivée ou au départ, on estime que l'obligation de*

*fournir ces documents est déjà remplie. Pour des raisons de responsabilité juridique, les pouvoirs publics peuvent, sur la base des dispositions de leur législation nationale, considérer l'information fournie préalablement à l'arrivée comme équivalant à la transmission des Formulaires FAL.*

#### **2.1.5 Norme. Les pouvoirs publics réutilisent les données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire, lorsque de telles données sont requises.**

*Les pouvoirs publics qui recueillent des renseignements préalablement à l'entrée et à la sortie du navire peuvent :*

- *traiter l'information par le biais de la gestion des risques à un stade précoce;*
- *autoriser rapidement le déchargement et le chargement de la cargaison; et*
- *le cas échéant, sélectionner des chargements aux fins d'examen ou permettre immédiatement le dédouanement ou l'accomplissement des formalités.*

*Cela permet aux pouvoirs publics d'axer les ressources disponibles sur les zones à haut risque et de réduire les contraintes qui pèsent sur les opérateurs qui s'acquittent pleinement de leurs obligations en réduisant les interventions relatives au flux des marchandises présentant des risques minimes. Cette pratique facilitera le traitement de l'information par les douanes et les autres pouvoirs publics dans les plus brefs délais après réception des données.*

*En ce qui concerne les renseignements préalables sur la cargaison aux fins d'évaluation des risques par les douanes, le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial recommande des délais de soumission différents pour les différents modes de transport.*

*S'agissant des autres types de renseignements, à savoir les renseignements prescrits dans les divers Formulaires FAL, il appartient à chaque gouvernement et ses pouvoirs publics d'en choisir les délais de soumission. Cependant, comme indiqué dans la Pratique recommandée 2.1.3, le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement précéder de beaucoup le moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions à ce principe lorsque cela est nécessaire, par exemple pour les voyages de courte durée.*

*S'il est déterminé que les renseignements préalables à l'entrée et à la sortie ont été communiqués dans les délais et sont complets, la déclaration générale officielle et le manifeste de cargaison deviennent redondants. Les pouvoirs publics devraient accepter comme suffisante une notification électronique d'arrivée qui renvoie aux renseignements exigés préalablement à l'entrée du navire qui ont déjà été transmis, en remplacement de la déclaration générale et du manifeste de cargaison. La duplication des données devrait être évitée autant que possible et une fois que les données ont été validées comme étant correctes, elles devraient être utilisées dans le cadre d'autres procédures, comme la mainlevée ou le dédouanement des marchandises, aux fins notamment de stockage temporaire, d'importation ou d'entreposage. Chaque fois que l'armateur ou d'autres parties renvoient aux renseignements déjà communiqués, les pouvoirs publics devraient exiger uniquement les données supplémentaires relatives à ces procédures spécifiques, le cas échéant.*



## **B. Contenu et objet des papiers de bord**

### **2.2 Norme. La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les données relatives au navire.**

*La déclaration générale comporte un certain nombre d'éléments de données concernant le navire, son voyage et d'autres renseignements.*

*Plusieurs pouvoirs publics pourraient être intéressés par les renseignements figurant dans la déclaration générale, notamment les autorités portuaires, les douanes, les services sanitaires et l'immigration. Sur la base de ces renseignements, les pouvoirs publics peuvent procéder à leur évaluation et prendre les mesures appropriées. Cette évaluation peut être fondée sur les dispositions juridiques et la gestion des risques. Les autorités portuaires peuvent attribuer un poste de mouillage et calculer les droits de port. Les douanes peuvent déterminer, de préférence en fonction de la gestion des risques, si le navire ou la cargaison qui se trouve à son bord présentent un certain risque. Les services d'immigration peuvent inclure dans l'évaluation les renseignements relatifs aux pays et aux ports où le navire a fait escale. Les autorités sanitaires peuvent également utiliser pour leurs tâches spécifiques l'information sur les pays où le navire a fait escale.*

#### **2.2.1 Pratique recommandée. Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie du navire.**

*La déclaration générale est un document multifonctionnel qu'il est possible d'utiliser pour les formalités à accomplir tant à l'entrée qu'à la sortie du navire. L'utilisation d'un seul document simplifie et facilite aussi les formalités que le capitaine du navire ou son agent doit accomplir.*

#### **2.2.2 Pratique recommandée. Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :**

- **nom, type et numéro OMI du navire**
- **indicatif d'appel**
- **État du pavillon du navire**
- **numéro du voyage**
- **renseignements relatifs à l'immatriculation**
- **renseignements relatifs à la jauge**
- **nom du capitaine**
- **nom et coordonnées de l'agent du navire**
- **description sommaire de la cargaison**
- **nombre de membres de l'équipage**
- **nombre de passagers**

- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée/de départ
- port d'arrivée/de départ
- besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus
- dernier port d'escale/prochain port d'escale

*Il n'est pas nécessaire que les pouvoirs publics exigent tous les éléments de données figurant dans la déclaration générale. S'ils se contentent d'un nombre réduit d'éléments d'information, cela facilite les obligations du déclarant.*

**2.2.3 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration générale soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.**

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

*Les pouvoirs publics n'exigent pas que la déclaration générale soit signée uniquement par la personne responsable du navire, à savoir le capitaine. Pour que les formalités soient simples et efficaces, d'autres personnes devraient pouvoir les accomplir et signer la déclaration. Dans le cadre des pratiques commerciales actuelles, il est courant que les formalités soient effectuées par des représentants des personnes qui en sont responsables. Dans nombre de cas, le capitaine est représenté par un agent autorisé par l'armateur. Les pouvoirs publics devraient préciser dans leur législation ou réglementation nationale les modalités permettant cette représentation.*

**2.3 Norme. La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.**

*La déclaration de la cargaison comporte des renseignements succincts sur la cargaison qui se trouve à bord du navire, principalement sur la quantité et la nature des marchandises. Elle comprend également certains renseignements généraux sur le navire, comme son nom et sa nationalité. La nationalité du navire est un moyen utile de lier directement la déclaration de la cargaison au navire et peut être utilisée indépendamment de la déclaration générale. Les renseignements qui figurent dans la déclaration de la cargaison ou dans le manifeste et/ou les renseignements préalables à l'arrivée et au départ du navire (voir la Pratique recommandée 2.1.4) doivent être utilisés par plusieurs pouvoirs publics, en particulier les douanes et les autorités portuaires. Par exemple, un renvoi aux renseignements communiqués au préalable peut constituer une déclaration de stockage temporaire.*

**2.3.1 Pratique recommandée. Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :**

- a) à l'arrivée :
- nom et numéro OMI du navire
  - État du pavillon du navire
  - nom du capitaine
  - numéro du voyage
  - port de chargement
  - port où est rédigée la déclaration
  - identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu<sup>7</sup>
  - numéros des documents de transport de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
  - ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
  - premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous documents de transport multimodal ou connaissements directs.
- b) au départ :
- nom et numéro OMI du navire
  - État du pavillon du navire
  - nom du capitaine
  - numéro du voyage
  - port de déchargement
  - pour les marchandises chargées au port en question : identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises, ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu

---

<sup>7</sup> Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, ou Système harmonisé (SH). Cette convention internationale est entrée en vigueur le 1er janvier 1988; elle vise à établir un système de désignation et de codification destiné à être utilisé par les autorités douanières pour désigner des marchandises ou groupes de marchandises aux fins de la tarification douanière et de la collecte de statistiques.

- **numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.**

*L'information contenue dans la déclaration de la cargaison ou dans le manifeste du navire et/ou les renseignements préalables à l'arrivée et au départ permettent aux services des douanes d'avoir un aperçu général de la cargaison qui entre dans le port ou en sort, et donc d'attribuer la responsabilité des marchandises à une personne ou une compagnie spécifique. Ces renseignements sont également utiles pour les autorités portuaires lorsqu'elles prennent des dispositions, par exemple dans le cas de cargaisons spécialisées comme des hydrocarbures et des cargaisons en vrac, et réservent une zone spécifique dans le port. Ces renseignements devraient être suffisants pour que les pouvoirs publics puissent s'acquitter de leurs fonctions essentielles à l'arrivée et au départ des navires. Outre l'obligation d'utiliser la déclaration de la cargaison (ou les autres moyens de communiquer les renseignements qu'elle contient) pour simplifier les formalités, les pouvoirs publics pourraient publier des notes explicatives concernant ces éléments de données afin de simplifier l'utilisation du document et d'informer le déclarant du contenu de chaque élément particulier. Les pouvoirs publics ne demandent pas nécessairement tous les renseignements figurant dans la déclaration de la cargaison. Ils se contentent parfois de moins d'éléments d'information.*

*Pour décrire correctement le nombre et la nature des colis dans la déclaration de la cargaison, les armateurs et autres parties intéressées devraient veiller à ce que l'on utilise l'unité d'emballage extérieur des marchandises. Si les marchandises sont palettisées, il faudrait indiquer le nombre et la nature des colis qui se trouvent sur la (les) palette(s). Si les marchandises qui se trouvent sur la palette ne sont pas emballées, il faudrait indiquer la quantité et la description des marchandises en question.*

*Pour faciliter le traitement des données requises par les pouvoirs publics, notamment l'analyse des risques, toutes les parties intéressées devraient donner une description précise des marchandises et s'abstenir d'employer des termes génériques tels que "marchandises diverses", "pièces", etc. Les pouvoirs publics devraient mettre à la disposition de toutes les parties concernées des listes des descriptions jugées acceptables et de celles qui ne sont pas jugées acceptables. Ils devraient accepter que les cargaisons soient décrites au moyen de codes SH, comportant jusqu'à six chiffres, étant entendu qu'il pourrait y avoir besoin de plus de chiffres pour les déclarations d'importation, plutôt qu'elles soient décrites en texte en clair.*

### **2.3.2 Norme. Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.**

*L'information concernant une cargaison arrivant à bord d'un navire dans un port où elle ne sera pas déchargée et qui n'est pas le port de déchargement est limitée à des renseignements généraux sur la cargaison tels qu'une description sommaire des marchandises, leur quantité et le cas échéant, le port de destination. Toutefois, il faudrait reconnaître qu'aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, certains gouvernements peuvent exiger que les marchandises qui restent à bord des navires arrivant dans leurs ports soient comprises dans les renseignements sur la cargaison qui doivent être communiqués préalablement. Cela s'applique également aux marchandises qui doivent être transbordées dans leurs ports.*

**2.3.3 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration de la cargaison soit datée et signée par le capitaine, l'armateur ayant délivré le document de transport, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.**

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.2.3 sur la datation et la signature de la déclaration générale.*

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

**2.3.4 Norme. Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés dans la Pratique recommandée 2.3.1 et dans la Norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu dans la Norme 2.3.3.**

*Le manifeste du navire (aussi appelé manifeste de la cargaison) est fondé sur les renseignements contenus dans le connaissement mais peut comprendre des renseignements supplémentaires, par exemple au sujet du navire et de son itinéraire. Le manifeste du navire contient généralement plus de renseignements que la déclaration de la cargaison, car certains des éléments de données sont exigés ou visés par la législation (douanière) nationale, par exemple afin d'établir ou démontrer le statut douanier des marchandises. Ainsi, les renseignements contenus dans le manifeste pourraient également être utilisés et traités par les pouvoirs publics à diverses fins. La plupart du temps, les renseignements du manifeste sont déjà disponibles lorsque la cargaison est chargée dans le port de départ et pourraient donc servir de renseignements préalables à l'arrivée ou, dans le cas des transports par conteneurs en haute mer, de renseignements préalables au déchargement, transmis aux fins de l'évaluation des risques par les douanes. Pour engager la responsabilité de la personne qui présente le manifeste à des fins officielles, celui-ci devrait être daté et signé conformément aux règles de la Norme 2.3.3 relative à la déclaration de la cargaison, compte tenu de la Norme 2.16.1.*

**2.3.4.1 Pratique recommandée. À titre de variante de la Norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire du document de transport signé ou authentifié comme prévu dans la Norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les données requises et identifiées dans la Pratique recommandée 2.3.1 et la Norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournies par ailleurs et dûment certifiées.**

*Les renseignements requis qui doivent être fournis par voie électronique aux pouvoirs publics pourraient également être obtenus au moyen de documents commerciaux autres que le manifeste, comme le connaissement ou la lettre de transport maritime. Lorsque les autres documents commerciaux jugés acceptables par les pouvoirs publics ne comprennent pas tous les renseignements requis dans la déclaration de la cargaison, les renseignements complémentaires peuvent être fournis séparément par voie électronique. Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation nationale des réglementations visant à engager la responsabilité de la personne qui fournit les documents commerciaux.*

**2.3.5 Norme. Les pouvoirs publics admettent que les colis non portés au manifeste qui sont en la possession du capitaine ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.**

*Lorsque la déclaration de la cargaison n'est pas établie ni transmise par le capitaine, mais par un agent ou une autre personne autorisée, il est utile que le capitaine puisse communiquer les renseignements pertinents d'une autre manière. Le capitaine doit bien comprendre qu'il est responsable de la transmission d'une déclaration, acte qui est assorti d'obligations correspondantes. Des détails sur les colis non portés au manifeste devraient être fournis sur un formulaire distinct reprenant les parties pertinentes des renseignements normalement demandés dans la déclaration de cargaison. On devrait utiliser à cette fin la déclaration de cargaison (Formulaire FAL 2 de l'OMI) en en modifiant le titre pour le remplacer, par exemple, par "Liste des colis non portés au manifeste".*

**2.4 Norme. La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.**

*Les navires exploités dans les eaux internationales demeurent en haute mer durant de longues périodes. L'équipage doit bien évidemment disposer de ravitaillement en quantités suffisantes. Il s'agit non seulement de produits alimentaires mais aussi de boissons non alcoolisées et alcoolisées et autres biens de consommation. Dans la plupart des cas, ces produits sont exonérés de droits et taxes car ils sont consommés et utilisés dans des eaux internationales. Il est évident que ces biens présentent un intérêt particulier pour les pouvoirs publics, notamment pour les douanes, à l'arrivée au port. Une déclaration séparée est donc nécessaire pour informer les douanes du ravitaillement qui se trouve à bord. La déclaration des provisions de bord a été élaborée à cet effet. S'agissant des biens fortement taxés, il est d'usage dans de nombreux ports de les placer en un lieu sûr du navire de façon à garantir qu'ils resteront à bord. Ce local peut être scellé. Les douanes autorisent les membres de l'équipage à disposer d'une certaine quantité de cigarettes et de boissons alcoolisées exonérées de droits et taxes, compte tenu de la durée du séjour au port. Dans beaucoup de pays, il est courant d'inclure également d'autres biens (hydrocarbures de soute, armes et pièces de rechange) dans la déclaration des provisions de bord.*

**2.4.1 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des provisions de bord soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.**

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.2.3 sur la datation et la signature de la déclaration générale.*

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

**2.5 Norme. La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.**

*Les membres d'équipage restent généralement à bord pendant de longues périodes et pour rendre leur séjour confortable et agréable, ils ont dans leur cabine des objets personnels et du matériel de divertissement, par exemple, une télévision, du matériel*

*de sonorisation et un ordinateur. De même que pour les provisions de bord, les effets et marchandises de l'équipage demeurent à bord du navire et sont réexportés à la sortie. Pour garantir que tous les effets et marchandises des membres d'équipage sont réexportés, les pouvoirs publics peuvent requérir à l'entrée dans le port une liste de ces effets et marchandises, mentionnant la totalité des articles personnels des membres d'équipage. Parmi les renseignements relatifs aux articles de la liste devraient figurer ceux qui font l'objet de restrictions à l'importation dans certains pays – médicaments, armes. Les pouvoirs publics pourraient prendre des mesures spécifiques concernant ce type d'articles. Certains d'entre eux pourraient, par exemple, être placés dans un endroit sûr, si possible dans le même local que celui des provisions de bord.*

**2.5.1 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. Aux fins de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage signe ou vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative à ses effets personnels.**

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.2.3 sur la datation et la signature de la déclaration générale.*

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

**2.5.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que si ceux-ci ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une exonération des droits ou taxes, ou sont frappés de prohibition ou soumis à des restrictions.**

*La plupart des pays ont dans leur législation (douanière) des dispositions prévoyant l'exonération de droits et taxes à l'importation pour les articles de peu de valeur, les vêtements et autres effets personnels, et les biens de consommation jusqu'à un certain montant, en particulier pour les biens fortement taxés comme les cigarettes et les boissons alcoolisées. L'exonération de droits et taxes est généralement accordée pour 200 cigarettes ou 50 cigares ou 250 grammes de tabac et pour 1 litre d'alcool ou 2 litres de vin. Les pouvoirs publics devraient permettre de ne pas mentionner ces articles dans la liste des effets et marchandises de l'équipage. Les biens qui normalement entreraient en ligne de compte pour l'exonération des droits et taxes, mais font l'objet d'interdictions ou de restrictions dans certains pays, devraient figurer dans la liste des effets et marchandises de l'équipage afin que les pouvoirs publics puissent appliquer ces interdictions et restrictions. D'autres articles sont généralement exonérés des droits et taxes, par exemple les vêtements et les articles de toilette.*

**2.6 Norme. La liste de l'équipage est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.**

*D'après les renseignements consignés dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics, en particulier les services d'immigration, peuvent procéder à une évaluation concernant l'admission ou le départ des membres de l'équipage, ou bien l'application de procédures simplifiées pour ces derniers, ou encore, le cas échéant, l'application de formalités spécifiques. Les services d'immigration pourraient autoriser la*

*transmission anticipée des renseignements figurant dans la liste de l'équipage afin de les évaluer avant l'arrivée du navire.*

**2.6.1 Norme. Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres données que les suivantes :**

- **nom et numéro OMI du navire**
- **État du pavillon du navire**
- **indicatif d'appel**
- **numéro du voyage**
- **nom de famille**
- **prénoms**
- **nationalité**
- **grade ou fonction**
- **sexe**
- **date et lieu de naissance**
- **nature et numéro de la pièce d'identité**
- **État ayant délivré la pièce d'identité**
- **date d'expiration de la pièce d'identité**
- **port et date d'arrivée/de départ du navire**
- **dernier port d'escale**

*Les renseignements consignés dans la liste de l'équipage sont une combinaison de données relatives au navire, aux membres de l'équipage et à leurs fonctions à bord. Ils permettent aux services d'immigration de se faire une opinion générale sur l'admissibilité de l'équipage.*

**2.6.2 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la liste de l'équipage soit datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.**

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.2.3 sur la datation et la signature de la déclaration générale.*

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

**2.6.3 Inusitée.**



**2.6.4 Pratique recommandée.** Lorsqu'un navire assurant un service régulier refait escale dans le même port une fois au moins dans la quinzaine et que la composition de son équipage n'a que légèrement changé, les pouvoirs publics ne devraient normalement pas exiger du navire qu'il présente une nouvelle liste complète de l'équipage et devraient accepter la liste sur laquelle auront été indiqués les changements intervenus.

*Chaque fois que possible, pour simplifier les formalités, les pouvoirs publics devraient, dans le cas d'un service régulier où la composition de l'équipage n'est que légèrement modifiée, juger suffisante la transmission des modifications appropriées apportées à la liste. Non seulement cela présente l'avantage de faciliter autant que possible les formalités, mais les services d'immigration pourraient ainsi concentrer leur évaluation sur les données modifiées et non pas sur celles qui avaient été fournies précédemment et qui n'ont pas été modifiées.*

**2.7 Norme.** La liste des passagers est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives aux passagers, à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

*Les formalités d'admission ou de départ des passagers peuvent différer des règles ou pratiques applicables aux membres de l'équipage, et ce en raison des différents rôles de ces deux catégories, à savoir qu'un membre d'équipage est lié au navire et a des possibilités limitées de voyager librement et de se démettre de ses devoirs et obligations, alors qu'un passager est en général libre de voyager et indépendant de son moyen de transport.*

*Les services d'immigration peuvent, selon les renseignements figurant sur la liste des passagers, procéder à une première évaluation de l'admission ou de la sortie des passagers. Cette évaluation pourrait être suivie d'un contrôle individuel du passager et de sa pièce d'identité et/ou de ses visas. La transmission anticipée des renseignements mentionnés sur la liste des passagers et l'évaluation ultérieure à laquelle les autorités d'immigration procèdent avant l'entrée du navire, de préférence en se fondant sur la gestion des risques, faciliteront le flux de passagers dans le port en un minimum de temps, notamment dans le cas des navires qui transportent un grand nombre de passagers, par exemple les navires de croisière.*

**2.7.1 Inusitée.**

**2.7.2 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

*Les cartes d'embarquement et de débarquement ont plus ou moins la même fonction que la liste des passagers. Ces documents permettent aux services d'immigration de recueillir les renseignements relatifs à l'arrivée ou au départ des passagers. Dans la mesure du possible, et conformément à la législation nationale de chaque État, il faudrait éviter un éventuel chevauchement des données et, lorsqu'une liste des passagers est requise, aucune carte d'embarquement ou de débarquement ne devrait être demandée. La liste des passagers ne comporte pas de renseignements sur l'adresse de ces derniers au lieu de destination. Lorsque ces renseignements sont demandés, ils pourraient être présentés séparément ou indiqués sur la liste des passagers.*

**2.7.3 Norme. Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de données que les suivantes :**

- **nom et numéro OMI du navire**
- **indicatif d'appel**
- **État du pavillon du navire**
- **numéro du voyage**
- **nom de famille**
- **prénoms**
- **nationalité**
- **date de naissance**
- **lieu de naissance**
- **sexe**
- **nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage**
- **numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage**
- **État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage**
- **date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage**
- **port d'embarquement**
- **numéro de visa, le cas échéant**
- **port de débarquement**
- **port et date d'entrée/de départ du navire**
- **passager en transit ou non**

*À partir des renseignements figurant dans la liste des passagers, les services d'immigration peuvent se faire une opinion générale concernant l'admissibilité des passagers qui se trouvent à bord. Les renseignements consignés dans cette liste sont liés à ceux qui ont trait au navire, à la description de son voyage et de ses passagers, à chaque passager et à ses papiers d'identité.*

*Un visa peut être une condition d'admission dans certains pays et varier d'un pays à l'autre. Le numéro de visa ne devrait donc être communiqué que si cela est absolument nécessaire pour un passager. Le visa devrait être traité et approuvé au préalable. Lorsque des renseignements relatifs au visa sont demandés, le numéro de visa devrait être ajouté à la liste des passagers.*

**2.7.4 Pratique recommandée.** Une liste établie par l'armateur pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la Norme 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la Norme 2.7.5.

*Afin de simplifier les formalités requises et d'éviter la répétition des renseignements, ceux-ci peuvent être présentés d'une autre manière dès lors qu'ils contiennent les renseignements indiqués sur la liste des passagers et que le document est dûment signé.*

*Cependant, il convient de noter que si les renseignements sur les passagers sont communiqués par voie électronique sous forme d'une liste non normalisée qui n'est pas compatible avec les présentations et structures requis par le système électronique (par exemple, un guichet unique), ils pourraient ne pas être acceptés. Le séjour du navire pourrait par conséquent être retardé en attendant que les formulaires corrects soient remplis et soumis dans le système en vue de leur acceptation.*

**2.7.5 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste des passagers soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.2.3 sur la datation et la signature de la déclaration générale.*

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

**2.8 Norme.** Le manifeste de marchandises dangereuses est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics des renseignements concernant les marchandises dangereuses.

*Un milieu marin sûr est l'un des principaux objectifs de l'Organisation maritime internationale. Les marchandises dangereuses peuvent nuire à l'environnement si elles ne sont pas manutentionnées, étiquetées et consignées conformément aux règles et règlements applicables. Pour garantir un environnement sûr, il est nécessaire que les pouvoirs publics responsables aient accès aux données pertinentes. Un jeu de données distinct (Formulaire FAL 7 de l'OMI sous forme imprimée) a été élaboré à cette fin, à savoir le manifeste de marchandises dangereuses. Il convient de se reporter au chapitre VII de la Convention SOLAS et aux dispositions pertinentes du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).*

**2.8.1 Norme.** Dans le manifeste de marchandises dangereuses, les pouvoirs publics ne doivent pas exiger d'autres renseignements que ceux qui sont indiqués ci-dessous :

- nom du navire
- numéro OMI
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- État du pavillon du navire

- **port de chargement**
- **port de déchargement**
- **position d'arrimage**
- **numéro de référence**
- **marques et numéros**
  - **numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) de fret**
  - **numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)**
- **numéro ONU**
- **désignation officielle de transport/(spécifications techniques)**
- **classe/(risque(s) subsidiaire(s))**
- **groupe d'emballage**
- **renseignements supplémentaires/polluant marin/point d'éclair/etc.**
- **nombre et type de colis**
- **masse (kg) ou volume (L)**
- **fiche de données de sécurité**
- **agent maritime**

*Le manifeste de marchandises dangereuses (Formulaire FAL 7 de l'OMI) fournit aux pouvoirs publics les renseignements spécifiques qui leur permettent d'appliquer les mesures propres à certaines marchandises dangereuses et aux substances potentiellement dangereuses et nuisibles. Outre l'information générale relative au navire, à l'agent et à la masse ou au volume, ce manifeste contient des données précises sur les marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses et nuisibles et des descriptions spécifiques de ces marchandises, établies conformément au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), qui sont nécessaires pour remplir le Formulaire FAL 7. Le lieu d'arrimage à bord devrait être signalé afin d'identifier et de localiser rapidement les marchandises dangereuses à bord en cas d'urgence.*

#### **INDICATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR REMPLIR LE FORMULAIRE FAL 7**

1.1	Nom du navire	Comme dans les autres Formulaires FAL
1.2	Numéro OMI	Comme dans les autres Formulaires FAL
1.3	Indicatif d'appel	Comme dans les autres Formulaires FAL

1.4	Numéro du voyage	Comme dans les autres Formulaires FAL
2.	État du pavillon du navire	Comme dans les autres Formulaires FAL
3.	Port de chargement	Port de chargement dans lequel la cargaison mentionnée dans les rubriques 5 à 14 est chargée.
4.	Port de déchargement	Port de déchargement dans lequel la cargaison mentionnée dans les rubriques 5 à 14 est chargée.
5.	Position d'arrimage	
6.	Numéro de référence	Référence de la réservation de la cargaison
7.	Marques et numéros Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)	
8.	Numéro ONU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> <li>- Numéro à quatre chiffres attribué par l'ONU aux matières et objets dangereux, potentiellement dangereux ou nuisibles.</li> </ul>
9.	Désignation officielle de transport/(Spécifications techniques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> <li>- La désignation officielle de transport figure dans la colonne 2 de la Liste des marchandises dangereuses, figurant au chapitre 3.2 du Code IMDG (volume 2); elle comprend le nom technique/chimique indiqué entre parenthèses, selon qu'il convient (voir les paragraphes 3.1.2.8 et 3.1.2.9 du Code IMDG).</li> </ul>
10.	Classe/(Risque(s) subsidiaire(s))	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> <li>- La classe de risque primaire ou, si elle existe, la division des marchandises et, pour la classe 1, la lettre du groupe de compatibilité et le ou les numéros de classe ou de division de risque subsidiaire éventuellement attribués correspondant à l'étiquette ou aux étiquettes de risque devant être employées.</li> </ul>
11.	Groupe d'emballage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> <li>- Si un groupe d'emballage est attribué, son numéro I, II ou III sera indiqué.</li> </ul>
12.	Renseignements supplémentaires/Polluant marin/Point d'éclair/etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements figurant dans les documents de transport des marchandises dangereuses mais ne figurant pas dans les autres rubriques du présent formulaire, qui permettent de compléter la désignation officielle de transport dans la description des marchandises dangereuses, et renseignements exigés en plus de la description des marchandises dangereuses.</li> </ul>
13.	Nombre et type de colis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> </ul>
14.	Masse (kg) ou volume (L)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renseignements repris du document de transport des marchandises dangereuses.</li> </ul>
15.	Fiche de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il y a lieu d'indiquer le code de quatre lettres faisant référence aux fiches de sécurité pertinentes du Guide FS, à moins que des renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence n'aient été communiqués aux navires d'une autre manière.</li> </ul>

16. Agent maritime	– Nom de la personne et de l'organisme chargés de remplir le présent formulaire.
16.1 Lieu et date	– Lieu et date de la signature
Signature de l'agent	– Si la version électronique du présent formulaire est utilisée, le nom peut être indiqué en caractères gras et en majuscules.

**2.9 Norme.** À l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour les objets postaux, de déclaration écrite autre que celle qui est prescrite par la Convention postale universelle sous réserve que cette dernière soit effectivement présentée. En l'absence d'un tel document, les objets postaux (nombre et poids) devront figurer dans la déclaration de la cargaison.

*La Convention postale universelle prévoit des procédures spéciales pour le traitement des objets postaux, y compris l'utilisation de documents particuliers. Ce que l'on entend par objets postaux est défini dans ladite convention; ils sont regroupés selon leur type (lettres, colis, etc.), leur poids et/ou leur valeur. Lorsque les documents postaux accompagnent les cargaisons postales et peuvent être présentés à l'arrivée ou au départ, les pouvoirs publics renoncent à exiger qu'ils soient ajoutés à la déclaration de la cargaison. Il est évident que si les documents postaux spécifiques ne sont pas disponibles, les chargements postaux seront traités comme des marchandises normales, sans bénéficier des avantages des procédures spéciales prévues dans la Convention postale universelle. Les cargaisons postales doivent alors être mentionnées dans la déclaration de la cargaison.*

*Il convient de noter qu'aux fins d'évaluation des risques par les douanes, les pouvoirs publics peuvent exiger que les renseignements relatifs aux cargaisons postales soient transmis préalablement à l'arrivée.*

**2.10 Norme.** La déclaration maritime de santé est le document de base requis par l'autorité sanitaire du port dans lequel figurent les données relatives à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

*La déclaration maritime de santé est destinée tout particulièrement aux autorités sanitaires du port d'escale. Les renseignements à consigner comprennent le nombre de membres de l'équipage et/ou de passagers et tout cas avéré ou présumé de peste, choléra, fièvre jaune, variole, entre autres maladies infectieuses, observé à bord au cours du voyage. Les renseignements concernant tout décès doivent également être fournis, ainsi que toute autre information qui pourrait avoir de l'importance pour les autorités sanitaires. À partir des renseignements qui leur sont communiqués, celles-ci peuvent alors prendre des mesures appropriées, par exemple demander l'assistance d'un médecin (éventuellement un spécialiste des maladies infectieuses), faire venir une ambulance ou encore mettre en place des mesures de quarantaine. À cet égard, il conviendrait de se reporter également aux dispositions de la Convention et aux Notes explicatives s'y rapportant qui figurent dans la partie H du présent chapitre au sujet des mesures spéciales de simplification des formalités en faveur des navires qui font escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes malades ou blessées ayant besoin d'un traitement médical urgent.*

## **C. Documents d'entrée**

**2.11 Norme.** Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la Norme 1.3ter, à l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

- **5 exemplaires de la déclaration générale**
- **4 exemplaires de la déclaration de la cargaison**
- **4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord**
- **2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage**
- **4 exemplaires de la liste de l'équipage**
- **4 exemplaires de la liste des passagers**
- **1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses**
- **1 exemplaire de la déclaration maritime de santé**
- **1 exemplaire des renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS**
- **1 exemplaire du formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.**

**À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.**

*Le nombre d'exemplaires papiers à fournir est, dans une certaine mesure, lié au nombre de pouvoirs publics susceptibles d'être intéressés par les renseignements figurant dans les déclarations. À partir du 8 avril 2019, les exemplaires papiers seront remplacés par des messages électroniques adressés à chacun de ces pouvoirs publics.*

*Dans les cas où un système de guichet unique a été mis en place, chaque document devrait pouvoir n'être présenté qu'une fois, ou tous les renseignements devraient pouvoir être transmis au moyen d'une seule structure de message, puisque le guichet unique peut transmettre l'information aux pouvoirs publics qui la demandent, ou ces derniers peuvent eux-mêmes la récupérer. Lorsqu'il n'y a pas de guichet unique, afin de s'assurer que les renseignements communiqués sont réutilisés, l'autorité à qui des renseignements ont été transmis devrait les partager avec les autres autorités concernées. Des exemplaires papiers ne devraient être exigés qu'en cas de force majeure, lorsqu'il n'y a pas de réseau pour transmettre les renseignements à un destinataire unique.*

**D. Documents de sortie**

**2.12 Norme. Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la Norme 1.3ter, au départ d'un navire du port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :**

- **5 exemplaires de la déclaration générale**
- **4 exemplaires de la déclaration de la cargaison**
- **3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord**
- **2 exemplaires de la liste de l'équipage**
- **2 exemplaires de la liste des passagers**
- **1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses.**

**À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.**

*Voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 2.11 sur le nombre d'exemplaires à fournir à l'entrée d'un navire dans un port.*

**2.12.1 Norme. Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.**

*Selon la Norme 2.3.2, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des renseignements sommaires sur la cargaison restée à bord à l'entrée du navire dans le port. Il serait logique que les dispositions prises à la sortie du navire soient comparables. Lorsque la cargaison destinée à un autre pays est restée à bord et que les renseignements sommaires la concernant ont été mentionnés dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics devraient considérer cette information comme étant suffisante. Une nouvelle déclaration de la cargaison ne comporterait pas de nouveaux renseignements sur la cargaison.*

**2.12.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté à cet effet dans ce port.**

*La déclaration des provisions de bord vise essentiellement à contrôler l'importation temporaire des provisions de bord et leur réexportation ultérieure. Pour les pouvoirs publics, par exemple les douanes, il est possible de vérifier si les provisions se trouvent toujours à bord d'après les renseignements indiqués dans la déclaration des provisions de bord présentée à l'arrivée. Une déclaration distincte ne ferait que répéter les renseignements fournis à l'arrivée. Le cas échéant, la notification de sortie pourrait être faite sur la déclaration des provisions de bord transmise à l'entrée. Les renseignements sur les provisions fournies au navire lors de son séjour au port peuvent être ajoutés à la déclaration des provisions de bord déjà existante ou être soumis aux fins d'exportation séparément, par exemple au moyen d'une déclaration d'exportation.*



**2.12.3 Norme.** Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, un des exemplaires de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée au port est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé par le capitaine ou par un officier dûment habilité par le capitaine et est authentifié ou validé d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qu'il fait état de toute modification du nombre ou de la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou indique qu'aucune modification n'est intervenue en la matière durant le séjour au port du navire.

*Cette signature peut prendre la forme d'une signature ou d'une authentification électronique. Voir l'observation se rapportant à la Norme 2.16.1.*

## **2.13 Inusitée.**

### **E. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État**

**2.14 Norme.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un État, les armateurs ne sont tenus de soumettre les renseignements requis qu'une fois aux pouvoirs publics d'un État. Les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, doivent être réduits à un minimum.

*Dans le cas d'un navire qui doit faire escale dans différents ports d'un même État, il faut simplifier la procédure en n'exigeant qu'une seule déclaration générale à l'entrée dans le premier port d'escale et une déclaration générale à la sortie du dernier port d'escale du même État. Si nécessaire, les pouvoirs publics du premier port d'escale devraient fournir à ceux du port d'escale suivant, dans le même État, les renseignements consignés dans la déclaration générale, ou, lorsqu'un guichet unique est en place, les pouvoirs publics du port d'escale suivant peuvent récupérer eux-mêmes les renseignements. En ce qui concerne la cargaison, les pouvoirs publics peuvent accepter des modifications de la déclaration de la cargaison initiale pour chacun des ports d'escale suivants du même État; cette déclaration comporterait les renseignements relatifs à la cargaison à décharger et à charger dans chacun de ces ports. Pour les autres formalités, les pouvoirs publics du port d'escale suivant du même État devraient accepter les renseignements contenus dans les documents transmis au premier port d'escale (comme la déclaration des provisions de bord, la déclaration des effets et marchandises de l'équipage, la liste de l'équipage, la liste des passagers, le manifeste des marchandises dangereuses et les renseignements relatifs à la sûreté). Les pouvoirs publics peuvent supprimer l'obligation de transmettre les déclarations au moment du départ, lorsque le navire doit faire escale dans un ou plusieurs ports du même État.*

*En ce qui concerne les renseignements préalables sur la cargaison transmis aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, pour chacun des ports suivants, il ne faudrait exiger ces renseignements que lorsqu'une cargaison est chargée dans ce port; aucun renseignement préalable ne devrait être demandé en ce qui concerne les cargaisons qui doivent être déchargées ou qui restent à bord, étant donné qu'elles ont déjà fait l'objet d'une évaluation des risques avant l'entrée du navire dans le premier port d'escale dans cet État.*

## **F. Établissement des documents**

**2.15 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés dans la présente Annexe, exception faite de ceux qui sont visés dans la Norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les données sont fournies, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

*Le trafic maritime a par définition vocation internationale et seules quelques langues dominant les communications entre les parties intéressées. Les Formulaires FAL de l'OMI sont déjà disponibles dans les langues officielles de l'Organisation. Le trafic maritime international serait donc facilité si ces langues étaient utilisées dans les Formulaires FAL de l'OMI et étaient acceptées par les pouvoirs publics. Cela n'est possible que si les parties intéressées sont en mesure de travailler dans ces langues. Si ce n'est pas le cas, il faudrait parvenir à un compromis quand la langue utilisée dans les Formulaires FAL de l'OMI est l'une des langues officielles de l'Organisation et que les renseignements doivent être fournis dans la langue du pays où le navire fait escale. Les pouvoirs publics du pays d'escale devraient également accepter une traduction écrite, voire une traduction orale. Cette dernière pourrait toutefois être source d'équivoque ou donner lieu à des différends en matière de responsabilité et ne devrait être utilisée que dans des cas qui ne prêtent pas à confusion.*

**2.16 Norme.** Si les pouvoirs publics exigent des documents sous forme imprimée, ils doivent accepter les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

*La manière dont les documents sont présentés aux pouvoirs publics devrait être aussi diversifiée que possible. Jusqu'au 8 avril 2019, il était possible de soumettre des formulaires papier remplis à la main ou des formulaires préimprimés, contenant des renseignements généraux, notamment sur le navire, les autres renseignements étant ajoutés à la main. Il était également possible que les renseignements, y compris la présentation générale du formulaire, soient imprimés en une seule opération sur du papier vierge. Cependant, à compter du 8 avril 2019, les renseignements requis devraient être communiqués par voie électronique. Les pouvoirs publics devraient adapter leur législation à ces moyens modernes de communication dès que possible et dans tous les cas le 8 avril 2019 au plus tard et mettre au point, lorsque cela est possible et souhaitable, des systèmes d'échange électronique de l'information. Voir également le chapitre 1, points B et C, de la présente annexe.*

**2.16.1 Norme.** Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification des renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être faite d'une manière qui soit jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qui facilite la transmission électronique des données par les parties intéressées quel que soit leur lieu de résidence.

*La transmission électronique des renseignements demandés peut se faire depuis n'importe quel lieu tant que la personne qui présente les renseignements a été habilitée et son identité authentifiée conformément aux règles et aux prescriptions applicables. Lesdites règles et prescriptions ne devraient pas exiger que la personne qui présente les renseignements soit domiciliée dans un territoire qui relève de la*

*juridiction du pays de destination des renseignements. Elles ne devraient pas non plus exiger l'utilisation d'un fournisseur de service ou d'un système informatique, par exemple un serveur, situé dans ledit territoire. Les renseignements relatifs à l'habilitation et l'authentification devraient être mis à la disposition du public par voie électronique et devraient être fournis dans une langue officielle de l'Organisation ainsi que dans la ou les langues locales, le cas échéant.*

*Toute signature requise dans le cadre d'une transmission électronique, serait une signature électronique. D'après la définition de la loi type de la CNUDCI, "le terme "signature électronique" désigne des données sous forme électronique contenues dans un message de données ou jointes ou logiquement associées audit message, pouvant être utilisées pour identifier le signataire dans le cadre du message de données et indiquer qu'il approuve l'information qui y contenue".*

*À cet égard, on peut se reporter au Guide la CNUDCI pour l'incorporation de la loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques.*

*On peut se reporter également à la norme ISO 14533-1, 14533-2 et 14533 3 et à la Recommandation No 14 du CEFAC-ONU.*

**2.17 Norme. Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage qui sont visés dans le présent chapitre soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.**

*Cette norme est liée à la Norme 2.1.1, selon laquelle les pouvoirs publics n'exigent ni n'imposent aucune redevance, aucun droit ni aucune formalité consulaire pour les documents requis pour le déroulement des formalités. La Norme 2.17 prévoit que les pouvoirs publics n'exigent pas de formalités supplémentaires parallèlement à la soumission des Formulaires FAL de l'OMI ou autres documents, de sorte à simplifier les formalités et réduire les coûts à la charge du secteur maritime et des pouvoirs publics. De plus, cette charge supplémentaire entraverait l'efficacité des opérations au port. Il est admis que, dans le contexte de l'immigration, les passeports, autres documents d'identité et visas doivent répondre aux dispositions des normes se rapportant à la légalisation ou à l'autorisation de ces documents.*

#### **G. Erreurs et modifications dans les documents : sanctions**

**2.18 Norme. Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé dans la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents ne soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.**

*Il est important qu'un navire soit autorisé à poursuivre son voyage une fois que toutes les formalités ont été accomplies. Lorsqu'il est constaté que les erreurs relevées dans la déclaration sont mineures et non intentionnelles, le départ du navire ne devrait pas être retardé et il devrait être permis de corriger les erreurs. La législation nationale devrait préciser les cas où les corrections sont autorisées. Il devrait également être*

*stipulé qu'il incombe au déclarant de s'assurer que les pouvoirs publics sont informés des erreurs sans retard. Dans de nombreux pays, il est interdit de faire des corrections sur la déclaration une fois que cette dernière a été acceptée par les pouvoirs publics.*

**2.19 Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les données qui ont été transmises de la manière prévue dans l'appendice 1 de la présente Annexe et qui ont été soit signées par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifiées, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements de l'État du port.

*Quand les pouvoirs publics ont autorisé la correction d'erreurs dans la déclaration, en raison de la nature des erreurs en question et après s'être assurés que ces erreurs n'avaient pas été commises délibérément, il serait disproportionné d'imposer une sanction pour cette infraction mineure. Lorsqu'il est constaté que les erreurs ont été commises dans l'intention d'enfreindre la loi, par exemple pour payer moins de droits et taxes ou pour éviter les restrictions aux importations ou leur interdiction, les pouvoirs publics pourraient revoir leur position eu égard aux sanctions.*

**2.19bis Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que des modifications soient apportées aux renseignements déjà soumis conformément aux lois et règlements applicables.

*La législation nationale devrait préciser les cas où les modifications sont autorisées. Il devrait également être stipulé qu'il incombe au déclarant de s'assurer que les pouvoirs publics sont informés des modifications sans retard. Dans de nombreux pays, il est interdit de faire des modifications sur la déclaration une fois que cette dernière a été acceptée par les pouvoirs publics ou, dans le cadre des formalités douanières, une fois que les douanes ont décidé d'inspecter la marchandise.*

**H. Mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent**

**2.20 Norme.** Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des armateurs pour que les capitaines des navires qui ont l'intention de faire escale dans les ports à la seule fin d'y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité des personnes.

*Pour éviter les problèmes pratiques et les retards à l'arrivée du navire, les États devraient s'assurer que l'interlocuteur avec lequel le propriétaire ou le capitaine du navire doit se mettre en rapport est précisé clairement. Il faudrait de préférence qu'il y ait un seul point de contact, conformément au principe du "guichet unique" mentionné dans le texte de la Pratique recommandée 1.2.*

*En cas de débarquement de personnes mentionnées dans cette disposition, il est déterminant que les pouvoirs publics coopèrent avec les propriétaires des navires ou les agents établis dans leurs ports afin que des mesures appropriées puissent être prises, de sorte que toutes les parties sachent au préalable quels sont les renseignements requis. Les propriétaires de navires ou les agents devront informer*

*les capitaines des navires en cause des renseignements convenus qui sont demandés par les pouvoirs publics en cas d'urgence. Les pouvoirs publics pourront ainsi intervenir rapidement et simplifier l'opération en cas d'urgence. Par ailleurs, les pouvoirs publics pourraient aussi prévoir des procédures d'accomplissement des formalités qui soient simples, ce à quoi ils pourraient parvenir en travaillant en étroite collaboration avec tous les pouvoirs publics intéressés.*

**2.21 Norme. Les pouvoirs publics informent le capitaine par les voies les plus rapides dont ils disposent, avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.**

**2.22 Norme. En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics accordent une priorité de mise à quai si l'état de la personne malade ou l'état de la mer ne permettent pas un débarquement en toute sécurité dans la rade ou aux abords du port.**

**2.23 Norme. En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent pas les documents mentionnés dans la Norme 2.1, à l'exception de la déclaration maritime de santé et de la déclaration générale, si cette dernière est indispensable. Les pouvoirs publics acceptent dans ce cas qu'il soit dérogé aux délais fixés pour la présentation des documents.**

*Pour limiter autant que possible les formalités à accomplir lorsque le navire doit faire escale dans un port pour les raisons mentionnées dans ce chapitre, les pouvoirs publics doivent, dans le cadre de la législation nationale, s'abstenir de chercher à obtenir d'autres renseignements que ceux qui figurent dans la déclaration maritime de santé élaborée par l'Organisation mondiale de la santé. Ainsi qu'il est mentionné dans la Norme 2.20, le capitaine devrait toutefois communiquer aux pouvoirs publics l'identité des personnes malades ou blessées et leur donner le plus de renseignements possible sur la maladie ou les blessures. Le capitaine pourrait communiquer ces renseignements à l'avance, par exemple par voie électronique. En principe, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger les renseignements contenus dans la déclaration générale ou dans les autres documents mentionnés dans la Norme 2.2 dans le cas où le navire aurait l'intention de reprendre la mer immédiatement après avoir débarqué les personnes malades ou blessées, sans décharger de marchandises ni débarquer d'autres personnes.*

**2.24 Norme. Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, ce document ne doit pas contenir de données autres que ceux qui sont indiquées dans la Pratique recommandée 2.2.2 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.**

*Au cas où la déclaration générale serait exigée malgré l'urgence des circonstances, les renseignements devant y figurer doivent être aussi limités que possible. Les pouvoirs publics devraient tenir compte du fait que les renseignements essentiels qui figurent dans la déclaration générale sont également disponibles dans la déclaration maritime de santé. Une solution serait d'utiliser la déclaration maritime de santé comme déclaration générale ou, lorsqu'un guichet unique est en place, de la faire suivre aux pouvoirs publics concernés ou qu'ils la récupèrent eux-mêmes.*

**2.25 Norme.** Lorsque les pouvoirs publics appliquent des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire avant le débarquement de personnes malades ou de blessés, le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur ces mesures de contrôle.

*L'application des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire ne doit pas faire obstacle ni porter atteinte au traitement médical d'urgence ni aux mesures destinées à protéger la santé publique. En règle générale, ces mesures de contrôle sont appliquées par d'autres pouvoirs publics que les autorités sanitaires. La coopération entre tous les pouvoirs publics intéressés est donc déterminante afin d'éviter d'entraver les activités des autorités sanitaires et de retarder inutilement le départ du navire. L'élaboration de plans et de scénarios d'intervention spécifiant les tâches de toutes les autorités en jeu aidera toutes les parties à agir plus efficacement. Il serait possible d'inclure dans les plans d'intervention une référence au Règlement sanitaire international, qui décrit les procédures relatives au débarquement de personnes atteintes de maladies infectieuses qui présentent un risque notable pour la santé des autres.*

**2.26 Norme.** Lorsque des garanties ou des engagements doivent être fournis en ce qui concerne le paiement des frais de traitement ou, en définitive, de transport ou de rapatriement des personnes intéressées, le traitement médical d'urgence ne doit être ni ajourné ni retardé pendant que les garanties ou engagements sont obtenus.

**2.27 Norme.** Le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur toutes les mesures de contrôle applicables par les pouvoirs publics aux personnes malades ou aux blessés qui sont débarqués.

*À la différence de la Norme 2.25, qui ne s'applique qu'aux mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire, la présente norme porte sur toutes les mesures de contrôle. Les mesures de contrôle généralement associées aux personnes, y compris les personnes malades ou blessées, sont appliquées pour la plupart par les services d'immigration. Ces formalités peuvent et devraient être accomplies à un stade ultérieur, une fois que les personnes malades ou blessées ont eu accès à un traitement médical d'urgence ou que l'on a pris des mesures pour protéger la santé publique. Un agent des services d'immigration peut accompagner la personne malade ou blessée s'il y a lieu, afin de faciliter le contrôle de celle-ci et d'atténuer les risques qui pourraient être associés à ce contrôle à un stade ultérieur ou à l'issue de l'administration d'un traitement médical.*

### **Chapitre 3**

#### **Arrivée et départ des personnes**

**Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.**

#### **A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ**

**3.1 Norme.** Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

*Pour aider à établir l'identité d'une personne, chaque pays peut accepter divers documents à titre de variante du passeport aux fins des voyages transfrontaliers. Les informations minimales à communiquer concernant un passager devraient être les*

*renseignements personnels qui figurent dans le passeport. À l'arrivée des personnes, les pouvoirs publics peuvent demander des renseignements supplémentaires.*

**3.1.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient, autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.**

*Un Gouvernement contractant devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, accepter toute pièce d'identité en bonne et due forme qui permettrait à son titulaire de retourner dans son pays de résidence, pour autant qu'elle satisfasse aux prescriptions légales dudit gouvernement.*

**3.2 Norme. Les pouvoirs publics prennent des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne sont contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.**

*Les pouvoirs publics devraient s'assurer que les agents des services d'immigration vérifient les documents de voyage des passagers du navire à l'arrivée et au départ. Le capitaine du navire étant responsable de ces documents, il est chargé de s'assurer qu'ils sont présentés aux autorités qui les vérifient. Les inspections par les pouvoirs publics sont limitées, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, à l'entrée et à la sortie du navire, ce qui n'empêche pas ceux-ci d'effectuer des inspections supplémentaires dans des circonstances dans lesquelles la sûreté est en jeu ou lorsqu'ils le jugent approprié et légitime.*

**3.3 Norme. Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics doivent, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.**

**3.3.1 Norme. Chaque Gouvernement contractant veille à ce que les pouvoirs publics saisissent les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux en la possession de personnes non admissibles. Ces documents sont retirés de la circulation et renvoyés aux autorités compétentes lorsque cela est possible. En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie une personne non admissible émet une lettre explicative<sup>8</sup> et y joint une photocopie des faux documents de voyage, s'ils sont disponibles, ainsi que tout autre renseignement important. La lettre explicative et la pièce jointe sont remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Cette lettre servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial.**

*L'utilisation de documents frauduleux a toujours été un sujet de préoccupation pour les pouvoirs publics. Le cas échéant, ces documents doivent être saisis et retirés de la circulation pour éviter qu'ils ne continuent de donner lieu à une escroquerie et à faire l'objet d'une utilisation abusive. L'autorité qui a procédé à la saisie des documents remet une lettre explicative ou tout autre document à la partie chargée de réacheminer la personne. Si la personne voyage par avion, cette lettre devrait satisfaire par exemple aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette mesure permet de communiquer au Gouvernement d'accueil des renseignements ayant trait à l'utilisation par la personne d'un document frauduleux. Elle n'empêche pas les pouvoirs publics*

---

<sup>8</sup> On trouvera un exemple de lettre explicative dans l'appendice 2 de la Convention.

*d'appliquer la législation et la réglementation nationales qui régissent les mesures à prendre à l'encontre des personnes utilisant des documents de voyage frauduleux, notamment, sans s'y limiter, le droit d'engager des poursuites pénales ou d'utiliser les documents en tant que moyens de preuve dans le cadre de poursuites pénales ou aux fins d'une enquête.*

*La norme ci-dessus ne doit pas être interprétée comme l'emportant sur le droit des pouvoirs publics des Gouvernements contractants de déterminer, dans chaque cas, si la possession de documents frauduleux constitue en soi une raison de refus d'admission et d'expulsion immédiate du territoire de l'État intéressé. Aucune disposition de la norme ne doit être interprétée comme étant contraire aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative au statut des réfugiés, adoptée le 28 juillet 1951, et du Protocole des Nations Unies relatif au statut des réfugiés, adopté le 31 janvier 1967, qui concernent l'interdiction d'expulser ou de refouler un réfugié.*

**3.3.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent accepter aux fins de vérification une personne qui a été refoulée de son point de débarquement après avoir été jugée non admissible si cette personne avait embarqué alors qu'elle se trouvait sur leur territoire. Les Gouvernements contractants ne doivent pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.**

*Les Gouvernements contractants doivent accepter le retour de personnes qui avaient été précédemment autorisées à débarquer ou admises sur ce territoire si elles n'ont pas été admises dans le port suivant. Le Gouvernement contractant conserve le droit d'appliquer à ces personnes la législation et la réglementation relatives à leur retour sur leur territoire. Il ne peut pas les renvoyer dans le pays où elles ont été jugées non admissibles.*

*Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à des vérifications plus poussées les personnes non admissibles qui ont été refoulées, afin de déterminer si elles peuvent finalement être admises sur le territoire de l'État ou de prendre des mesures en vue de les transférer, de les renvoyer ou de les expulser vers un État dont elles ont la nationalité ou dans lequel elles sont admissibles. Si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son titre de voyage, le Gouvernement contractant intéressé accepte en remplacement un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics du Gouvernement contractant où cette personne a été jugée non admissible.*

*Les dispositions de cette norme ou du paragraphe ci-dessus ne doivent pas être interprétées comme étant en contradiction avec celles de la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et du Protocole des Nations Unies du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, qui ont trait à l'interdiction d'expulser ou de refouler un réfugié.*

**3.3.3 Norme. Avant l'acceptation des passagers et de l'équipage en vue d'examiner s'ils peuvent être admis sur le territoire de l'État, leur garde et leur traitement demeurent la responsabilité de l'armateur.**

*L'armateur demeure la partie responsable jusqu'à ce que les passagers et/ou l'équipage aient été présentés aux fins de l'examen qui permettra d'établir s'ils peuvent être admis sur le territoire de l'État. Cette mesure garantit que toutes les personnes à bord seront présentées aux pouvoirs publics aux fins de cet examen. La responsabilité à l'égard des passagers ou des membres de l'équipage qui débarqueraient avant l'examen des pouvoirs publics incombe à l'armateur.*



**3.3.4 Pratique recommandée.** Après l'acceptation, sous condition ou non, des passagers et de l'équipage aux fins de vérification et si les personnes concernées sont sous le contrôle physique des pouvoirs publics, ces derniers devraient assumer la responsabilité de leur garde et de leur traitement jusqu'à ce qu'elles soient admises à entrer ou soient jugées non admissibles.

*Les Gouvernements contractants devraient s'assurer que la zone où il sera procédé à l'examen des personnes qui arrivent est suffisamment sûre. Lorsqu'il a été procédé à l'examen requis, la personne peut soit être admise sur le territoire de l'État soit être placée de nouveau sous la garde et le soin de l'armateur. Lorsqu'un membre de l'équipage s'est vu accorder une autorisation temporaire de débarquer et qu'il n'est plus sous le contrôle physique du Gouvernement contractant, l'armateur assume de nouveau la responsabilité de sa garde et de son traitement.*

*Les ports maritimes n'ont pas tous un point de contrôle et quand les navires arrivent dans des ports qui sont petits ou éloignés, les agents des services d'immigration n'ont peut-être pas d'autre choix que de vérifier les passagers et membres de l'équipage à bord. Les pouvoirs publics peuvent exiger que le capitaine prenne les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes devant faire l'objet d'une vérification sont présentées d'une façon sûre et ordonnée, qui soit par ailleurs conforme aux arrangements approuvés par les pouvoirs publics.*

**3.3.5 Norme.** L'obligation incombant à un armateur de transporter une personne hors du territoire d'un État cesse dès que cette personne est effectivement admise dans cet État.

*Une fois qu'une personne a été admise sur le territoire d'un État, elle relève de la responsabilité de ce dernier conformément à la législation nationale applicable. L'armateur assume la responsabilité des personnes qui ne sont pas admises sur le territoire de l'État. Un membre de l'équipage qui a obtenu l'autorisation temporaire de débarquer continue de relever de la responsabilité de l'armateur.*

**3.3.6 Norme.** Lorsqu'une personne est jugée non admissible, les pouvoirs publics informent l'armateur sans retard indu, et le consultent au sujet des dispositions à prendre en vue de son renvoi. L'armateur prend à sa charge les frais du séjour et du renvoi d'une personne non admissible et, lorsque cette personne est replacée sous la garde de l'armateur, celui-ci se charge d'en effectuer rapidement le renvoi :

- dans le pays d'embarquement; ou
- à tout autre endroit où elle peut être admise.

*Toutes les personnes jugées non admissibles sur le territoire de l'État continuent de relever de la responsabilité de l'armateur, qui prend à sa charge tous les frais correspondants. Une fois qu'une personne a été jugée non admissible, l'armateur doit s'employer à faciliter son renvoi dans un délai raisonnable. Le renvoi devrait être opéré en coopération avec les pouvoirs publics et en utilisant le même navire, ou un autre navire du même armateur, ou encore un aéronef ou tout autre moyen. Cela n'empêche pas l'État de demander que la personne soit détenue à bord et bénéficie le cas échéant d'une protection.*

**3.3.7 Norme. Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent, dans la mesure du possible, coopérer pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas.**

*Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent faire tout leur possible pour vérifier la validité du document. Si un armateur constate que la validité d'un document semble contestable, il devrait faire tout son possible pour vérifier ce document avant le départ.*

**3.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux qui figurent dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec ceux-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe.**

**3.5 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe, devraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la Pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie. Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.**

**3.6 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants :**

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro et date d'expiration du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexe
- adresse au lieu de destination
- signature

*Lorsque les pouvoirs publics exigent une déclaration écrite au sujet de l'identité d'un passager dans l'intention de conserver ces renseignements, les renseignements mentionnés dans la présente pratique recommandée devraient suffire. Grâce à ces renseignements, les pouvoirs publics devraient être en mesure de procéder aux vérifications nécessaires pour établir l'admissibilité d'un passager.*

**3.7 Norme. Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre la fièvre jaune, les pouvoirs publics acceptent le Certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.**

*Les pouvoirs publics peuvent accepter d'autres formes de certificats si leur législation nationale l'autorise. Ils doivent toutefois accepter au moins les formulaires approuvés du Règlement sanitaire international.*

**3.8 Pratique recommandée. L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par des maladies quaranténaires, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.**

*Pour éviter des examens médicaux inutiles et un retard dans le contrôle efficace et ininterrompu des personnes arrivant dans un pays, les examens médicaux ne devraient être effectués que lorsqu'ils sont recommandés ou exigés en vertu des règles de l'Organisation mondiale de la santé, dans des circonstances et pour une période déterminées par cette dernière.*

**3.9 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.**

*Les pouvoirs publics devraient seulement procéder au contrôle des bagages pour s'assurer de la conformité avec la législation nationale. Dans la mesure du possible et lorsque les règlements et autres lois le permettent, une déclaration orale peut être acceptée à la place d'une déclaration écrite.*

**3.9.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées de préférence par des moyens automatisés qui en facilitent l'examen.**

*Les pouvoirs publics peuvent supprimer le contrôle des bagages des passagers s'ils jugent que la suppression de ces contrôles serait compatible avec la sûreté, la santé publique et toute autre considération qui aurait trait à l'exécution des lois ou à l'intérêt public.*

*Des moyens automatisés pourraient être utilisés, tels que les rayons X, les détecteurs de métaux, les nez électroniques ou d'autres méthodes et dispositifs techniques qui peuvent remplacer une inspection physique des bagages.*

**3.9.2 Pratique recommandée. Lorsque le contrôle des bagages accompagnés des passagers, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.**

*S'il est impossible de supprimer le contrôle des bagages, les pouvoirs publics devraient, chaque fois que cela est possible et que la législation nationale le permet, n'effectuer qu'un contrôle sélectif en appliquant des techniques de gestion de risques, telles que celles décrites dans la Norme 1.11.*

*Lorsque cela est possible dans la pratique, le contrôle des bagages devrait également être effectué à l'aide de méthodes modernes, telles que le scanner et/ou l'utilisation de chiens. On trouvera les règles de base relatives au traitement des passagers dans le chapitre 1 relatif aux voyageurs de l'annexe J de la Convention de Kyoto révisée.*

**3.10 Norme. Un passeport ou une pièce d'identité délivré(e) conformément aux conventions pertinentes de l'OIT ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.**

*Les renseignements élémentaires qui sont fournis aux pouvoirs publics sont ceux qui figurent sur la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité ou sur le passeport. Les pouvoirs publics peuvent demander des renseignements supplémentaires s'ils en ont besoin pour établir l'admissibilité. Ils peuvent aussi exiger la présentation d'un passeport et d'un visa en cours de validité si la législation nationale le prescrit.*

**3.10.1 Norme. Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants :**

- **nom de famille**
- **prénoms**
- **sexe**
- **date et lieu de naissance**
- **nationalité**
- **signalement**
- **photographie d'identité (certifiée)**
- **signature**
- **date d'expiration (le cas échéant)**
- **autorité publique ayant délivré le document.**

**3.10.2 Norme.** Lorsque des gens de mer doivent se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passagers par un moyen de transport quelconque :

- a) pour rejoindre leur navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre leur navire dans un autre pays, ou retourner dans leur pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question,

les pouvoirs publics acceptent la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

*Lorsqu'un marin voyage en tant que passager pour gagner un autre navire ou lorsqu'il retourne dans son pays à la fin de son contrat, les pouvoirs publics doivent accepter sa pièce d'identité aux fins du voyage et de sa réadmission dans le pays qui l'a délivrée, dans la mesure où le permet la législation nationale de l'État dans lequel se trouve le marin. Cela n'exclut pas la nécessité de présenter un passeport et un visa si la législation nationale le prescrit.*

**3.10.3 Pratique recommandée.** En règle générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

*À bord de nombreux navires, les documents de voyage des membres de l'équipage sont conservés dans un lieu sûr par le capitaine ou par tout autre officier dûment autorisé. Plusieurs raisons motivent cette pratique, notamment la volonté d'empêcher les membres de l'équipage d'abandonner le navire une fois qu'ils ont obtenu l'autorisation de descendre à terre.*

*En conséquence, il arrive souvent que les membres de l'équipage n'aient accès à ces documents qu'en présence du capitaine du navire alors que dans certains cas, ils peuvent en avoir besoin à des fins d'identification lorsqu'ils descendent à terre. Dans ce cas, il est possible d'émettre des cartes d'identité supplémentaires en même temps que les pièces d'identité des membres de l'équipage et que ces derniers conservent ces cartes d'identité supplémentaires.*

**B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages**

**3.11 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires et/ou de l'administration portuaire, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages, et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants, en veillant particulièrement aux dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage. Ces dispositions et ces installations devraient être assez souples et pouvoir être développées de manière à

**répondre aux besoins découlant du renforcement des mesures de sûreté qu'imposent des niveaux de sûreté plus élevés.**

*Les pouvoirs publics, les armateurs et les autorités portuaires devraient tenir compte des niveaux de sûreté visés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).*

**3.11.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient :**

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que :**
  - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;**
  - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés; et**
  - iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;**
- b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions :**
  - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux; et**
  - ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.**

**3.11.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, afin d'assurer le prompt déroulement des formalités, envisager d'adopter le système du double circuit<sup>9</sup> pour le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules routiers privés.**

*Si cela est possible dans la pratique, les pouvoirs publics devraient envisager de mettre en place un système de double circuit pour assurer le contrôle des passagers et de leurs bagages. Ce système permet de faciliter le trafic des passagers dans les ports maritimes internationaux sans pour autant réduire l'efficacité des contrôles douaniers. Chacun des deux circuits devrait être signalé clairement et distinctement afin que les passagers puissent choisir aisément le circuit à emprunter.*

**3.12 Norme. Les pouvoirs publics doivent exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions voulues pour favoriser l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à :**

- a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;**

---

<sup>9</sup> Il est renvoyé à la Pratique recommandée 6 du chapitre 1 de l'annexe spécifique J de la Convention de Kyoto révisée et à ses Directives.

- b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage; et
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

**3.13 Pratique recommandée.** Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées, il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.

*L'adoption d'un modèle normalisé pour présenter des listes de noms permet de traiter plus facilement les passagers et l'équipage. L'inscription du nom de famille en premier et, dans les cas où plusieurs noms seraient inscrits, du nom de famille du père en premier, permet aux autorités chargées du contrôle de retrouver facilement des personnes inscrites sur la liste des passagers et la liste de l'équipage.*

**3.14 Norme.** Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des personnes présentes à bord des navires afin de vérifier si elles sont admissibles dans l'État.

*Pour vérifier si les personnes sont admissibles sur le territoire, les pouvoirs publics doivent adopter des mesures qui facilitent le débarquement rapide de ces personnes. Cette vérification peut se faire à bord d'un navire ou dans des locaux à terre désignés à cet effet.*

**3.15 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas infliger des amendes déraisonnables ou disproportionnées aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'État.

*En raison même du fait qu'en règle générale, un armateur ou l'équipage qui se trouve à bord du navire n'est pas en mesure de vérifier la validité et l'authenticité d'un titre de voyage, il serait déraisonnable d'infliger des amendes ou des sanctions en ce cas. Il n'en reste pas moins que l'armateur ou l'équipage qui se trouve à bord du navire peut évaluer les documents normalement exigés pour l'entrée dans le pays de destination, tels qu'un passeport et un visa en cours de validité.*

**3.15.1 Norme.** Les pouvoirs publics encouragent les armateurs à prendre des précautions au point d'embarquement en vue de s'assurer que les passagers sont en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par l'État d'accueil ou l'État de transit.

*Pour éviter une situation dans laquelle un passager ne peut être admis dans un État du fait qu'il ne possède pas les documents requis, les armateurs ne devraient pas accepter de passagers qui ne posséderaient pas les documents exigés ou qui n'auraient pas l'autorisation d'entrer sur le territoire de l'État de la prochaine escale en vertu de la législation nationale de celui-ci.*

**3.15.2 Norme.** Lorsqu'une personne est jugée non admissible et qu'elle est renvoyée hors du territoire de l'État, l'armateur ne doit pas être empêché de recouvrer auprès de cette personne les frais qui pourraient résulter de sa non-admissibilité.

**3.15.3 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient imposer d'utiliser, ou lorsque cette question échappe à leur juridiction, devraient recommander aux parties intéressées de leur pays d'utiliser, dans les gares maritimes et à bord des navires, des signaux et symboles normalisés à l'échelon international qui aient été mis au point ou adoptés par l'Organisation en collaboration avec d'autres organisations internationales compétentes et qui soient, dans toute la mesure du possible, communs à tous les modes de transport, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international.

**C. *Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés***

**3.16 Pratique recommandée.** Des mesures devraient être prises pour s'assurer que toutes les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité sont aisément compréhensibles pour les malentendants et les malvoyants.

**3.17 Pratique recommandée.** Des emplacements réservés pour déposer ou accueillir des passagers âgés ou handicapés à la gare maritime devraient être situés à proximité immédiate des entrées principales. Ils devraient être clairement signalés par des marques appropriées. Les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

**3.18 Pratique recommandée.** Lorsque l'accès aux transports publics est limité, tous les efforts devraient être faits pour offrir des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables, en adaptant les services existants ou prévus ou en offrant des services de transport spéciaux aux passagers qui ont une incapacité motrice.

**3.19 Pratique recommandée.** Des installations appropriées devraient être prévues dans les gares et à bord des navires, selon qu'il convient, pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.

**D. *Octroi de facilités aux navires de croisière et à leurs passagers***

**3.20 Norme.** Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire de croisière, lorsque, compte tenu des renseignements fournis par celui-ci avant l'entrée au port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire.

*Les pouvoirs publics doivent informer les navires de croisière par voie électronique que les autorités sanitaires ne prévoient pas qu'il soit nécessaire de les mettre en quarantaine à leur arrivée.*

*Cette norme ne vise pas à interdire l'utilisation de tout autre moyen de communication approprié en cas de défaillance des moyens électroniques.*

**3.21 Pratique recommandée.** La déclaration générale, la liste des passagers et la liste de l'équipage d'un navire de croisière ne devraient être exigées que dans le premier port d'arrivée et le dernier port de départ d'un pays si les conditions du voyage ne sont pas modifiées dans l'intervalle.



**3.22 Norme. Il ne doit être exigé de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets et marchandises de l'équipage d'un navire de croisière qu'au premier port d'escale dans un pays.**

*Pour éviter des retards injustifiés dans les ports d'escale suivants du même pays, les pouvoirs publics ne doivent pas exiger de déclaration générale, de liste des passagers, de liste de l'équipage, de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets et marchandises de l'équipage d'un navire lorsque les renseignements correspondants ont déjà été communiqués à ce pays pour le même voyage.*

**3.23 Norme. Les passagers en croisière doivent toujours rester en possession de leur passeport ou autres pièces officielles d'identité.**

*Les passagers des navires en croisière sont chargés de conserver leurs documents de voyage en lieu sûr. La responsabilité de conserver les documents en lieu sûr ne devrait pas incomber au capitaine du navire.*

**3.24 Pratique recommandée. Les passagers en croisière ne devraient pas être tenus d'obtenir un visa si leur navire effectue un séjour de moins de 72 heures dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, sauf dans des conditions particulières définies par les pouvoirs publics intéressés.**

*Aux termes de la présente pratique recommandée, tout Gouvernement contractant peut délivrer à ce type de passagers, ou accepter d'eux, à leur arrivée, un formulaire spécifiant qu'ils ont l'autorisation d'entrer sur son territoire.*

*Sous réserve de la législation nationale de l'État sur le territoire duquel se trouve le passager, les pouvoirs publics peuvent décider de dispenser de visa un passager d'un navire en croisière dans les ports d'escale où la durée du séjour est inférieure à 72 heures sur le territoire du Gouvernement contractant.*

**3.25 Norme. Les passagers en croisière ne doivent pas subir de retard inutile du fait de l'application de mesures de contrôle par les pouvoirs publics.**

*Suivant l'horaire des navires en croisière, les pouvoirs publics doivent faire en sorte que le contrôle des passagers commence le plus tôt possible. Les pouvoirs devraient, lorsqu'il y a lieu, coordonner leurs activités de contrôle et les mener simultanément.*

**3.26 Norme. D'une manière générale, les services publics responsables du contrôle de l'immigration ne doivent pas interroger les passagers en croisière, sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de vérification d'identité et d'admissibilité.**

*En règle générale, le contrôle de l'immigration concernant les passagers en croisière peut être effectué d'après les renseignements qui figurent dans la liste des passagers, pour autant que les renseignements relatifs à l'identité des passagers y figurent. Le contrôle de l'immigration concernant les passagers en croisière, effectué en présence du passager, devrait constituer l'exception.*

**3.27 Norme. Lorsqu'un navire de croisière touche successivement plusieurs ports d'un même pays, les passagers ne doivent en général être soumis à des formalités par les pouvoirs publics qu'aux premier et dernier ports.**

**3.28 Pratique recommandée.** Pour accélérer le débarquement, les passagers en croisière devraient, dans la mesure du possible, subir les formalités d'entrée à bord du navire et avant l'arrivée au lieu de débarquement.

*Dans la mesure du possible, les pouvoirs publics de l'État de destination devraient accueillir le navire soit avant son départ vers le port de destination, soit lorsqu'il fait route vers celui-ci, et commencer le contrôle des passagers avant l'arrivée.*

**3.29 Pratique recommandée.** Les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays devraient bénéficier des mêmes facilités que ceux qui débarquent et rejoignent leur navire dans le même port.

*Sans porter atteinte à la législation nationale, les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays ne devraient pas perdre leur statut de passager en croisière.*

**3.30 Pratique recommandée.** La déclaration maritime de santé devrait être la seule formalité sanitaire imposée aux passagers en croisière.

*Lorsqu'aucune mesure sanitaire, par exemple celles mentionnées dans la Pratique recommandée 3.8, n'est nécessaire, les formalités sanitaires devraient être limitées autant que faire se peut. Lorsqu'il n'est pas possible de supprimer complètement les formalités sanitaires, celles-ci devraient être limitées à la déclaration maritime de santé. Cette déclaration est l'un des documents prévus dans la Norme 2.1.*

**3.31 Norme.** Lors du séjour du navire au port, les provisions de bord exonérées de droits de douane demeurent à la disposition des passagers en croisière à bord du navire.

**3.32 Norme.** Les passagers en croisière ne doivent normalement pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Toutefois, dans le cas d'articles sur lesquels les droits de douane et autres taxes et droits sont élevés, une déclaration écrite et une garantie peuvent être exigées.

*En règle générale, les effets personnels des passagers en croisière peuvent faire l'objet d'une déclaration orale au service des douanes. Il est également possible qu'un terminal pour navires de croisière dispose du système du double circuit, tel que mentionné dans la Pratique recommandée 3.11.2.*

*Les effets personnels des passagers sont, dans la plupart des pays, en suspension des droits et taxes. Dans le cas d'articles sur lesquels les droits de douane sont élevés, tels que l'alcool et le tabac, la suspension est autorisée dans une certaine limite. En ce qui concerne les montants supplémentaires, de nombreux pays autorisent une procédure simplifiée en lieu et place d'une déclaration normale<sup>10</sup>.*

**3.33 Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être soumis à un contrôle des devises.

**3.34 Norme.** Il ne doit pas être exigé de cartes d'embarquement ou de débarquement des passagers en croisière.

**3.35 Inusitée.**

---

<sup>10</sup> Il est renvoyé au chapitre 1 de l'annexe spécifique J de la Convention de Kyoto révisée.

**E. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit**

**3.36 Norme.** Un passager en transit qui ne descend pas du navire à bord duquel il est arrivé et repartira ne doit normalement pas être soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics, sauf dans des cas exceptionnels déterminés par les pouvoirs publics intéressés.

*Les passagers en transit qui ne débarquent pas du navire pendant son escale au port n'ont, en principe, aucun contact avec le pays de transit et sa population. Exception faite des formalités sanitaires et de sûreté, toute formalité imposée par les pouvoirs publics pourrait être considérée comme inutile et superflue.*

**3.37 Pratique recommandée.** Un passager en transit devrait être autorisé à conserver son passeport ou tout autre document d'identité.

*Un passager en transit devrait être traité de la même manière, aux fins du contrôle des documents, que les passagers qui ne sont pas en transit; il n'en demeure pas moins soumis au contrôle des pouvoirs publics lorsque la législation nationale l'exige.*

**3.38 Pratique recommandée.** Un passager en transit qui reste à bord du navire où il se trouvait lorsqu'il est arrivé et qui repart à bord de ce navire ne devrait pas être tenu de remplir une carte de débarquement/d'embarquement.

*Un passager en transit ne devrait pas être tenu de remplir une carte de débarquement/d'embarquement s'il reste à bord du navire et est dûment inscrit sur la liste des passagers.*

**3.39 Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port, sous réserve des conditions exigées par les pouvoirs publics en matière d'admissibilité et de visa.

*Un passager qui poursuit son voyage à bord du navire entre plusieurs ports, qu'il soit ou non en transit, devrait être autorisé à débarquer dans les ports d'escale de son itinéraire pour une durée limitée, à condition qu'il soit en possession des titres de voyage prescrits par la législation nationale.*

**3.40 Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être dispensé de visa, sauf dans les cas particuliers fixés par les pouvoirs publics intéressés.

**3.41 Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être normalement dispensé de fournir une déclaration écrite aux douanes.

*En règle générale, les passagers en transit n'importent pas et ne laissent pas d'articles dans le pays de transit. C'est la raison pour laquelle une déclaration écrite aux douanes n'ajouterait aucune valeur au contrôle douanier normal. Si besoin est, les douanes pourraient demander au passager s'il a en sa possession des articles dont la valeur dépasse les montants et valeurs limites en suspension des droits et taxes. Des formalités distinctes pourraient être prévues pour ces articles. Ces formalités devraient être aussi simples que possible.*

**3.42 Pratique recommandée.** Un passager en transit qui quitte le navire dans un port et embarque à bord du même navire dans un port différent du même pays devrait bénéficier des mêmes facilités qu'un passager qui arrive et repart à bord du même navire dans le même port.

*Cette pratique recommandée vise les passagers qui voyagent du port d'arrivée au port de départ en empruntant d'autres moyens de transport dans le même pays. Les passagers pourraient, par exemple, être transportés par bus ou par car pour faire des excursions dans le pays d'arrivée. Les formalités concernant ces passagers ne devraient pas être plus compliquées que celles appliquées aux passagers qui arrivent et repartent du même port dans ce pays et font des excursions similaires.*

**F. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques**

**3.43 Pratique recommandée.** Un navire utilisé à des fins scientifiques transporte à son bord un personnel nécessairement affecté à la mission scientifique qui fait l'objet du voyage. S'il est ainsi identifié, ce personnel devrait bénéficier de facilités au moins aussi favorables que celles qui sont accordées aux membres de l'équipage du navire.

**G. Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre**

**3.44 Norme.** Les membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics n'aient pas de raison de refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public. L'autorisation de descendre à terre est accordée d'une manière qui exclut toute discrimination pour des raisons de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinions politiques ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel les membres de l'équipage sont employés, sont engagés ou travaillent.

*Sous réserve de la législation nationale de l'État sur le territoire duquel il se trouve, le membre de l'équipage peut être autorisé par les pouvoirs publics à se rendre à terre tant que le navire se trouve dans le port. Cela n'empêche pas l'armateur d'être tenu de signaler tout membre de l'équipage qui aurait déserté après avoir obtenu l'autorisation temporaire de débarquer. Un membre de l'équipage qui a obtenu l'autorisation temporaire de débarquer continue de relever de la responsabilité de l'armateur.*

**3.44bis Norme.** Dans le cas où l'autorisation de descendre à terre est refusée, les pouvoirs publics compétents doivent communiquer les motifs de ce refus au marin intéressé et au capitaine. Si le marin intéressé ou le capitaine le demande, ces motifs doivent leur être communiqués par écrit.

**3.45 Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à descendre à terre.

**3.46 Pratique recommandée.** Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

**3.47 Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à descendre à terre.

**3.48 Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils descendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énumérés dans la Norme 3.10.

*Les Normes 3.45 et 3.47 et les Pratiques recommandées 3.46 et 3.48 visent à permettre aux membres de l'équipage de prendre congé à terre en accomplissant le minimum de formalités. Pour se rendre à terre, un document d'identité ou un passeport en cours de validité devrait suffire.*

**3.49 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser le navire à se rendre directement à son poste de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part.

## **Chapitre 4**

### **Passagers clandestins**

#### **A. Principes généraux**

**4.1 Norme.** Les dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et le Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.<sup>11</sup>

*Les normes et pratiques recommandées figurant dans le présent chapitre doivent être mises en application conformément aux principes internationaux relatifs à la protection des droits de l'homme, tels qu'énoncés dans les différentes conventions internationales.*

*Conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies de 1951 et du Protocole des Nations Unies de 1967 relatifs au statut des réfugiés, aucun des États contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques (article 33.1). Le principe du non-refoulement interdit l'expulsion des réfugiés non seulement vers leur pays d'origine mais aussi vers tout pays où ils risqueraient d'être l'objet de persécutions.*

*Sont pertinents aussi les articles 6 et 7 du Pacte international de 1966 relatif aux droits civiques et politiques. Un autre instrument international sur les droits de l'homme pouvant s'appliquer aux cas d'embarquement clandestin est la Convention des*

---

<sup>11</sup> En outre, les pouvoirs publics voudront peut-être prendre en considération la conclusion non contraignante du Comité exécutif du HCR sur les passagers clandestins demandeurs d'asile (1988, No 53 (XXXIX)).

*Nations Unies de 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. En vertu de cette convention, aucun État partie n'expulsera, ne refoulera, ni n'extradera une personne vers un autre État où il y a des motifs sérieux de croire qu'elle risque d'être soumise à la torture.*

*Les règles relatives aux passagers clandestins qui sont énoncées dans le chapitre 4 sont rédigées de manière à laisser une certaine souplesse aux Gouvernements contractants quant aux modalités de mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées dans ce chapitre. La Convention FAL donne aux Gouvernements contractants une grande liberté d'action pour ce qui est de sa mise en œuvre. Les Gouvernements contractants sont tenus de faire usage de cette souplesse, si nécessaire, pour garantir que les principes des conventions internationales sur les droits de l'homme sont dûment respectés.*

*La Norme 4.1 implique également que les règles de la Convention FAL doivent céder le pas si, contrairement à toute attente, leur application engendre une situation où, malgré la souplesse des réglementations, le texte n'est pas compatible avec les principes internationaux de protection tels qu'énoncés dans les conventions internationales.*

**4.2 Norme. Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs, ainsi que les capitaines, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne soient tenus de rester à bord des navires pendant une trop longue période de temps.**

*La Norme 4.2 est la disposition clé du chapitre 4 en ce qui concerne les passagers clandestins. Elle oblige toutes les parties prenantes à coopérer afin d'empêcher les personnes de monter clandestinement à bord des navires, ainsi qu'à résoudre les cas d'embarquement clandestin, le cas échéant. Elle prévoit que toutes les parties prenantes continuent d'être conjointement responsables jusqu'à ce que les passagers clandestins regagnent leur pays ou soient rapatriés, ce qui devrait avoir lieu le plus rapidement possible.*

*Toutes les dispositions du chapitre 4 devraient être appliquées compte tenu de l'obligation de coopérer qui découle de la Norme 4.2.*

## **B. Mesures préventives**

### **4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port**

#### **4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux**

**4.3.1.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent s'assurer que l'infrastructure, et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté, qui sont destinées à empêcher les personnes tentant de monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires, sont mises en place dans tous leurs ports et qu'elles ont été mises au point compte tenu de la dimension du port et du type de cargaison qui y est chargée. Cela devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs**

**publics compétents, les armateurs et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.**

*Cette norme énonce les obligations qu'ont les États du port coopérant avec les usagers du port (navires, manutentionnaires de marchandises, autorités portuaires, etc.) de mettre en place les dispositions requises pour prévenir toute tentative d'embarquement clandestin. Lors de l'adoption de ces mesures, il faudrait évaluer le risque d'embarquement clandestin dans le port en question en tenant compte notamment de la taille du port et des types de marchandises qui y sont manutentionnées. Dans ce même contexte, le recours à la technologie moderne et à la gestion des risques s'impose. Se reporter à la Norme 1.11 et à la Pratique recommandée 1.3.*

*On trouvera des orientations relatives à ce qui peut être inclus à "l'infrastructure et aux dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté" dans les résolutions identiques FAL.13(42) et MSC 448(99) portant adoption des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin.*

*On trouvera également des conclusions et observations pertinentes dans le document FAL 42/10/1<sup>12</sup>, qui contient les conclusions et les recommandations adoptées par les séminaires régionaux sur les passagers clandestins qui se sont tenus à Durban et Abidjan en 2014 et au Cameroun en 2018.*

**4.3.1.2 Pratique recommandée. Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient être au moins équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.**

*Il serait préférable que les dispositions opérationnelles et/ou les dispositifs de sûreté soient élaborés en collaboration avec toutes les parties intéressées, notamment les pouvoirs publics, les armateurs et les autorités à terre.*

*Il faudrait procéder à une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, telle que décrite dans la section B/15 du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), en vue d'identifier et d'évaluer toutes les éventuelles menaces qui pèsent sur le port/terminal et ses vulnérabilités y compris, sans toutefois s'y limiter, les accès aux installations ou leur utilisation non autorisés, comme la présence de passagers clandestins (potentiels).*

*Conformément au Code ISPS, il faut donc mettre au point un plan de sûreté de l'installation portuaire dans chaque installation portuaire, adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions applicables aux trois niveaux de sûreté définis dans le Code. En outre, il devrait au moins :*

- .1 décrire dans le détail l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;*
- .2 décrire dans le détail les liens de ces dispositions avec les autres autorités compétentes et les systèmes de communications nécessaires pour assurer en permanence le fonctionnement efficace de ces dispositions, ainsi que leurs liens avec, notamment, les navires se trouvant dans le port;*

---

<sup>12</sup> <http://www.imo.org/fr/ourwork/facilitation/stowaways/pages/default.aspx>

- .3 *décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront en place;*
- .4 *décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront à l'installation portuaire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;*
- .5 *prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du PFSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances; et*
- .6 *prévoir des procédures de notification aux points de contact auprès des Gouvernements contractants pertinents.*

#### **4.3.2 Armateur/capitaine**

**4.3.2.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des armateurs et des capitaines, ainsi que des autres personnes responsables, qu'ils aient mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord du navire et, à défaut, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, permettra de les découvrir avant que le navire ne quitte le port.**

*Les armateurs, les capitaines et autres personnes responsables doivent avoir des dispositifs de sûreté particuliers pour empêcher les passagers clandestins de monter à bord de leurs navires. Ces dispositifs de sûreté peuvent faire partie du plan de sûreté du navire prévu conformément aux dispositions du Code ISPS et devraient être au moins équivalents à ceux visés par les dispositions pertinentes de la section B/9 du Code ISPS. Se reporter à la Pratique recommandée 4.3.2.2.*

*On trouvera des orientations et des observations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI et dans les documents FAL 39/6 et FAL 39/6/1, dont les références complètes sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

**4.3.2.2 Pratique recommandée. Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté du navire devraient au moins être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/9 du Code ISPS.**

*L'évaluation de la sûreté du navire devrait prendre en compte toutes les menaces éventuelles, notamment les accès ou l'utilisation non autorisés, comme la présence de passagers clandestins.*

*Le Plan de sûreté du navire devrait, entre autres, prévoir des mesures de sûreté pour tous les accès du navire et, pour chacun d'entre eux, identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées. Il devrait prévoir également le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès au navire ou à rester à bord du navire sans être questionnées. Le Plan de sûreté du navire devrait déterminer aussi la fréquence des contrôles de l'accès au navire. La section B/9 contient plus de renseignements concernant l'application de ces mesures pour chaque niveau de sûreté.*



*On trouvera des orientations pertinentes en ce qui concerne les passagers clandestins dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI et dans le document FAL 42/10/1<sup>13</sup>, dont les références complètes sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

**4.3.2.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que, lorsqu'ils quittent un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, les navires autorisés à battre leur pavillon, à l'exception des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique, en accordant la priorité aux endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher compte tenu du type de navire et de ses opérations. Les méthodes de fouille risquant de nuire aux passagers clandestins cachés ne doivent pas être utilisées.**

*Lorsqu'une fouille minutieuse du navire est effectuée, à la recherche d'éventuels passagers clandestins, elle devrait être exécutée conformément aux instruments existants de l'OMI, tels que le Code ISPS ou le Code ISM. La santé du passager clandestin qui pourrait se trouver à bord doit toujours être prise en considération lors du choix des méthodes de fouille.*

*On trouvera des orientations ou des observations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI et dans le document FAL 42/10/1<sup>14</sup>, dont les références complètes sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

**4.3.2.4 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou ne soit hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que cela est possible dans la pratique en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché.**

*L'équipage devrait s'assurer qu'aucun passager clandestin ne se trouve dans les zones du navire destinées à être hermétiquement fermées ou désinfectées par fumigation, pour ne pas risquer de blesser les passagers clandestins qui pourraient être présents à bord.*

*On trouvera des orientations ou des observations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI et dans le document FAL 42/10/1<sup>15</sup>, dont les références complètes sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

### **4.3.3 Sanctions nationales**

**4.3.3.1 Norme. Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants incorporent dans leur législation nationale des moyens de droit leur permettant de poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et toute personne ou compagnie qui a prêté assistance à un passager clandestin ou un passager clandestin**

---

<sup>13</sup> <http://www.imo.org/fr/ourwork/facilitation/stowaways/pages/default.aspx>

<sup>14</sup> <http://www.imo.org/fr/ourwork/facilitation/stowaways/pages/default.aspx>

<sup>15</sup> <http://www.imo.org/fr/ourwork/facilitation/stowaways/pages/default.aspx>

**potentiel avec l'intention de faciliter son accès à la zone portuaire, à un navire, à une cargaison ou à des conteneurs.**

*Selon cette disposition, chaque Gouvernement contractant est libre de décider des poursuites à engager contre les passagers clandestins, les personnes qui tentent d'embarquer clandestinement et les personnes qui les aident à accéder aux navires. En général, il ne serait pas jugé approprié de poursuivre en justice des passagers clandestins qui, de l'avis des autorités, ont de bonnes raisons de craindre de faire l'objet de poursuites en justice en raison de leur race, de leur religion ou de leurs opinions politiques.*

## **C. Traitement du passager clandestin à bord du navire**

### **4.4 Principes généraux – Traitement humain**

**4.4.1 Norme. Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités conformément aux principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la Norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin.**

*Lorsque l'on découvre des passagers clandestins à bord d'un navire, l'équipage doit les traiter avec respect et conformément aux règles et aux principes du droit international humanitaire. Bien qu'il s'agisse là d'un principe fondamental, le capitaine et les membres de l'équipage doivent aussi prendre en considération la sécurité du navire, son équipage et, si possible, la cargaison.*

**4.4.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que les capitaines autorisés à battre leur pavillon prennent les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté pendant qu'il est à bord, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats.**

*Les Gouvernements contractants peuvent, sans porter préjudice à la sûreté de l'équipage et du navire, inclure parmi les dispositifs de sûreté mentionnés dans la Norme 4.3.2.1 les prescriptions énoncées dans la présente Norme 4.4.2 visant à assurer la protection des passagers clandestins à bord du navire.*

### **4.5 Travail à bord**

**4.5.1 Norme. Il n'est pas permis à des passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas de situation d'urgence ou pour ce qui est des tâches en rapport avec leur logement et leur couvert à bord.**

*Le Gouvernement contractant doit veiller à ce que les passagers clandestins ne soient pas autorisés à travailler à bord du navire sauf dans les situations mentionnées dans la norme. La Norme 4.5.1 empêche, de manière générale, les passagers clandestins de se porter volontaires pour participer aux tâches à accomplir à bord du navire.*

### **4.6 Interrogatoire et notification par le capitaine**

**4.6.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines qu'ils prennent des mesures réalistes pour déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents**

**aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués à l'armateur, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et, si nécessaire, aux ports d'escale suivants.**

*En dernier ressort, c'est aux pouvoirs publics qu'il incombe d'établir l'identité des passagers clandestins. Les capitaines de navires devraient toutefois faire tout leur possible pour obtenir autant de renseignements que possible sur l'identité des passagers clandestins car ils sont en général les premiers à établir un contact avec eux. Si l'identité d'un passager clandestin est établie suffisamment à l'avance et si les pouvoirs publics du premier port d'escale prévu en sont informés, ils pourront préparer son arrivée. Pour recueillir les renseignements voulus, le capitaine devrait utiliser le questionnaire spécifié à l'appendice 2 de la Convention, ainsi qu'il est indiqué dans la Pratique recommandée 4.6.2. Le capitaine du navire devrait tenter de recueillir autant de renseignements que possible sur l'identité du passager clandestin et les communiquer aux autorités mentionnées dans la norme ci-dessus.*

**4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, les capitaines devraient utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 3.**

*L'utilisation du formulaire spécifié à l'appendice 2 de l'Annexe de la Convention FAL facilitera la tâche du capitaine. Le formulaire contient des renseignements sur le navire, des données personnelles concernant le passager clandestin et d'autres informations comme la méthode d'embarquement, un inventaire des possessions du passager clandestin et une déclaration (en texte libre) faite par celui-ci.*

*Ce document devrait être transmis aux parties intéressées visées dans la Norme 4.6.1.*

**4.6.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire pour garantir la sûreté du passager clandestin.**

*Il incombe aux Gouvernements contractants de donner pour instruction aux capitaines de traiter les renseignements donnés par un passager clandestin qui se déclare être un réfugié, ou qui fait part de son intention de demander l'asile, comme étant confidentiels, dans la mesure nécessaire pour garantir la sûreté du passager clandestin.*

*En particulier, les renseignements concernant la déclaration ou l'intention du passager clandestin ne doivent en aucun cas être transmis aux pouvoirs publics du pays d'origine du passager clandestin ou de son pays de résidence habituelle.*

**4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale**

**4.7.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin dont ils sont informés au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.**

*Deux fois par an, les pouvoirs publics des Gouvernements contractants doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin au Secrétaire général de*

*l'Organisation maritime internationale. Ils devraient le faire suivant un modèle convenu qui comporte des renseignements sur les points suivants :*

- nom du navire
- type
- pavillon
- jauge brute
- numéro OMI
- date et lieu de la découverte
- date et lieu de l'embarquement (si possible)
- date et lieu du débarquement
- date et lieu des tentatives de débarquement
- nationalité des passagers clandestins (si possible)
- documents (oui ou non)
- nombre de demandeurs d'asile.

**D. *Modification du voyage prévu***

**4.8 Norme.** Les pouvoirs publics doivent demander instamment à tous les armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de donner pour instructions aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin découvert à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel le passager clandestin a embarqué, à moins que :

- les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est dérivé n'aient autorisé le débarquement du passager clandestin; ou
- le rapatriement dans un autre pays n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire ne le justifient; ou
- des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu n'aient échoué et qu'un changement de route ne soit nécessaire pour éviter que le passager clandestin ne reste à bord longtemps.

*Les capitaines de navires ne doivent pas, en principe, modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer les passagers clandestins lorsque ces derniers sont découverts après que le navire a quitté les eaux territoriales de l'État où ils ont embarqué.*

*Les capitaines de navires peuvent en décider autrement dans les cas mentionnés dans la Norme 4.8.*

*Le navire peut modifier son voyage s'il y a été autorisé par les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel il compte faire route.*

*La modification du voyage est autorisée également lorsque des considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou de sécurité le justifient, par exemple lorsque la présence du passager clandestin à bord peut entraîner des risques graves pour la sûreté, ou constituer une menace importante pour la santé de celui-ci et/ou des membres de l'équipage ou pour la sécurité de l'exploitation du navire.*

*La modification du voyage est autorisée aussi pour des raisons de bienveillance, lorsque la présence du passager clandestin à bord peut avoir pour conséquence une situation incompatible avec les principes humanitaires. Le navire devrait modifier son voyage si besoin est pour éviter d'agir contrairement aux principes de la protection internationale énoncés dans les instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies de 1951 relative au statut des réfugiés et ses dispositions concernant le traitement des réfugiés.*

## **E. Débarquement et retour d'un passager clandestin**

### **4.9 État dans lequel se trouve le premier port d'escale d'après le plan de voyage**

**4.9.1 Norme. Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent et doivent faire tout leur possible pour collaborer avec les parties prenantes au règlement du problème.**

*La rapidité du débarquement des passagers clandestins est l'un des aspects les plus importants qui intervient dans le règlement des cas d'embarquement clandestin.*

*Les pouvoirs publics doivent décider si le passager clandestin peut être admis dans cet État. Ils se prononcent conformément à la législation nationale pertinente, telle que leur législation sur l'admissibilité sur leur territoire et leur législation sur les ressortissants étrangers. Si le passager clandestin demande l'asile, les pouvoirs publics doivent traiter cette demande conformément à leur législation nationale et aux instruments internationaux pertinents, par exemple la Convention de 1951 et le Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés.*

**4.9.2 Norme. Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.**

*Si le passager clandestin est en possession de documents de voyage en cours de validité, les autorités sont obligées de le laisser débarquer une fois que le nécessaire a rapidement été fait pour organiser son retour ou son rapatriement et que toutes les conditions requises pour le transit sont remplies ou que les autorités se sont assurées qu'elles le seront. Jusqu'au moment de son départ proprement dit, les autorités*

*peuvent, conformément à leur législation nationale, décider de débarquer le passager clandestin et de le placer sous leur garde ou dans un (autre) lieu d'accueil. L'autorisation de débarquer le passager clandestin est sans incidence sur la décision relative à son admissibilité sur le territoire de l'État concerné.*

**4.9.3 Norme. Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que l'armateur pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de le garder à bord du navire ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de le garder à bord du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :**

- **un cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou**
- **la présence à bord du passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage ou celle du passager clandestin.**

*Si le passager clandestin n'est pas en possession de documents de voyage en cours de validité mais que les pouvoirs publics se sont assurés que ces documents seront obtenus par le propriétaire du navire ou les autorités elles-mêmes et que toutes les formalités relatives au retour ou au rapatriement seront effectuées, ils doivent autoriser le débarquement, s'il y a lieu et si la législation nationale le permet. Comme cela est mentionné dans la Norme 4.9.2, les pouvoirs publics peuvent décider de placer le passager clandestin en détention jusqu'au moment de son retour proprement dit. Cette décision est sans incidence sur celle qui concerne l'admissibilité du passager clandestin.*

*Lorsque des difficultés d'ordre pratique ou d'autres facteurs empêchent l'expulsion du passager clandestin à bord du navire sur lequel il se trouvait, les pouvoirs publics doivent aussi envisager favorablement la possibilité de le débarquer. La Norme 4.9.3 mentionne deux exemples de ce type de situation. Dans le premier exemple, il faudrait envisager favorablement d'autoriser le débarquement si le cas n'est pas résolu au moment du départ du navire. Cela arrive souvent lorsque le passager clandestin demande le statut de réfugié. Le second exemple correspond au cas où le fait qu'un passager demeure à bord représente un danger.*

*Dans ces cas, la décision d'autoriser le débarquement du passager clandestin n'aura pas d'incidence sur la responsabilité du propriétaire du navire d'expulser le passager clandestin du territoire de l'État concerné. L'autorisation de débarquement dans ces cas précis n'aura pas d'incidence non plus sur la décision relative à l'admissibilité du passager clandestin sur le territoire de cet État.*

*Il convient de noter que cette norme ne se limite pas à ces deux situations.*

#### **4.10 Ports d'escale suivants**

**4.10.1 Norme.** Lorsque le débarquement d'un passager clandestin n'a pas pu avoir lieu dans le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin, les pouvoirs publics des ports d'escale suivants doivent envisager son débarquement conformément aux Normes 4.9.1, 4.9.2 et 4.9.3.

*Si le débarquement du passager clandestin ne peut avoir lieu dans le premier port d'escale prévu, l'obligation de coopérer avec le capitaine du navire à cet égard revient aux autorités des ports d'escale suivants. Si un port d'escale antérieur n'a pas respecté les obligations énoncées dans les réglementations, cela ne réduit pas les obligations des autorités portuaires suivantes.*

#### **4.11 État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir**

**4.11.1 Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément au droit international, accepter le retour des passagers clandestins jouissant pleinement du statut de national/citoyen ou accepter le retour des passagers clandestins qui, d'après leur législation nationale, ont le droit de s'établir dans l'État dont ils relèvent.

*Les réglementations tiennent compte du principe général de droit international selon lequel tout État est tenu de recevoir ses propres citoyens.*

**4.11.2 Norme.** Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État. Chaque fois que possible, l'ambassade locale, le consulat ou une autre représentation diplomatique du pays de la nationalité du passager clandestin sera tenu d'aider à vérifier la nationalité du passager clandestin et à lui délivrer un document de voyage provisoire.

*Lorsqu'un passager clandestin n'est pas en possession de documents d'identité en cours de validité, le propriétaire du navire ou son représentant devrait, en coordination avec les autorités du port d'escale, se mettre en contact dans les meilleurs délais avec des représentants du pays de résidence/nationalité du passager clandestin afin de pouvoir déterminer son identité. Les autorités de l'État dont le passager clandestin affirme être un ressortissant ou dans lequel il affirme avoir le droit de s'établir sont obligées de l'aider s'il y a lieu.*

*Si le passager clandestin déclare qu'il est demandeur d'asile ou réfugié, les autorités de son pays ne doivent pas être contactées.*

*On trouvera des orientations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI dont les références complètes sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

#### **4.12 État d'embarquement**

**4.12.1 Norme.** Les pouvoirs publics d'un État, lorsqu'il a été établi à leur satisfaction que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, doivent accepter d'interroger les passagers clandestins renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État

**d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.**

*Les passagers clandestins jugés non admissibles par les autorités des ports d'escale du navire devraient en principe être renvoyés vers l'État où ils ont embarqué. Il peut en être autrement si l'on a connaissance d'autres États sur le territoire desquels le passager clandestin est autorisé à rester, ou s'il déclare être un demandeur d'asile ou avoir le statut de réfugié. Toutefois, l'État où il a embarqué est obligé d'accepter aux fins de vérification les passagers clandestins qui sont réacheminés vers son territoire, s'il a été établi, d'une manière qu'il juge satisfaisante, qu'ils ont embarqué dans un port de cet État. Après avoir accepté le passager clandestin pour vérification, les autorités de l'État où il a embarqué ne doivent pas le renvoyer dans le pays où il avait été précédemment jugé non admissible. Elles peuvent cependant, compte tenu de leur législation nationale, décider si le passager clandestin est autorisé à rester sur leur territoire ou s'il doit être rapatrié dans un autre pays.*

*On trouvera des orientations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI portant adoption des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin*

**4.12.2 Norme. Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins potentiels sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter le débarquement des passagers clandestins potentiels et des passagers clandestins qui ont été découverts à bord du navire alors que ce dernier se trouvait encore dans les eaux territoriales de cet État ou, si cela est prévu par la législation nationale dudit État, dans la zone relevant de la juridiction de ses services d'immigration. Aucune sanction ne doit être imposée à l'armateur et aucune somme ne doit être exigée de lui pour couvrir les frais de détention ou de renvoi.**

*Si un passager clandestin potentiel est découvert avant que le navire ne quitte les eaux territoriales, les pouvoirs publics du port où il a embarqué doivent l'autoriser à débarquer, sans que cela ait des répercussions juridiques ou financières pour le propriétaire du navire, lorsqu'ils se sont assurés que ce passager clandestin avait embarqué dans un port situé sur leur territoire. Si un État exerce des fonctions d'immigration dans une zone plus étendue que sa mer territoriale, il doit également autoriser le débarquement si le navire est toujours à l'intérieur de cette zone. Se reporter à l'article 33 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui permet aux États côtiers d'exercer le contrôle nécessaire pour prévenir les infractions à leurs lois et règlements d'immigration dans la zone contiguë. Cette zone peut s'étendre jusqu'à une distance de 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.*

*On trouvera des orientations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI dont les références sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

*En ce qui concerne la distinction entre "passager clandestin" et "passager clandestin potentiel", il convient de noter que cette distinction a été établie dans les définitions de la Convention puisque, dans de nombreux cas, les personnes sont découvertes alors que le navire est encore au port. Dans ces cas, le capitaine n'a souvent pas été en mesure d'expulser ces personnes du navire. L'expression "passager clandestin*



*potentiel" a donc été introduite pour faciliter le débarquement de ces personnes découvertes alors que le navire était encore au port.*

**4.12.3 Norme.** Lorsqu'un passager clandestin potentiel n'a pas été débarqué au port d'embarquement, il doit être traité comme un passager clandestin conformément aux règles du présent chapitre.

*S'il n'a pas été possible de débarquer un passager clandestin potentiel au port d'embarquement, il faut appliquer les règles et directives établies conformément aux instruments internationaux, et le passager clandestin ne doit en aucun cas être traité ou considéré comme un membre de l'équipage.*

*On trouvera des orientations pertinentes dans les résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI dont les références sont données dans les Notes explicatives se rapportant à la Norme 4.3.1.1.*

#### **4.13 État du pavillon**

**4.13.1 Norme.** Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent apporter leur aide et leur collaboration au capitaine/à l'armateur ou aux pouvoirs publics des ports d'escale pour :

- **identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité;**
- **intervenir auprès des pouvoirs publics compétents pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion; et**
- **prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin.**

*À cette fin, une copie des renseignements qui sont envoyés aux autorités du prochain port d'escale devrait être adressée à l'État du pavillon, de manière à ce que ce dernier puisse aider à traiter le cas.*

*L'État du pavillon devrait se donner comme priorité d'apporter l'assistance nécessaire pour permettre l'expulsion et le rapatriement des passagers clandestins dans les meilleurs délais. L'État du pavillon devrait élaborer et publier des directives claires en ce qui concerne les procédures que l'armateur devrait suivre pour bénéficier de l'assistance immédiate de l'État du pavillon.*

*On trouvera des orientations pertinentes dans les résolutions identiques FAL.13(42) et MSC.448(99) de l'OMI portant adoption des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin.*

#### **4.14 Retour des passagers clandestins**

**4.14.1 Pratique recommandée.** Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants, ou bien un document de voyage approprié accepté par les pouvoirs publics concernés. Cette lettre de couverture autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son

**voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.**

*Si un passager clandestin n'est pas en possession de documents de voyage en cours de validité, les pouvoirs publics devraient délivrer une lettre explicative en vue de son retour. Cette pratique est recommandée pour le retour du passager clandestin à bord du navire ainsi que pour son retour par d'autres moyens. Par cette lettre explicative, les pouvoirs publics promulguent les renseignements dont ils disposent au sujet de l'identité du passager clandestin. De plus, la lettre explicative atteste de la présence du passager dans un port d'escale et de l'inadmissibilité de cette personne sur le territoire de l'État délivrant la lettre. Elle fournira aux autorités aux points de transit et/ou au point de débarquement l'information dont elles pourraient avoir besoin pour assurer le transit du passager clandestin jusqu'à sa destination finale ou pour accepter le débarquement de celui-ci aux fins de vérification. À cette fin, la lettre explicative peut contenir les renseignements énumérés ci-après, sans que cette liste soit considérée comme étant exhaustive :*

- nom
- nom du père
- sexe
- âge
- origine ethnique
- nationalité
- tous documents en possession du passager clandestin
- documents antérieurs
- pays d'origine
- pays de résidence
- lieu et pays de naissance
- date de départ
- pays traversés

**4.14.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de son statut. En outre, les pouvoirs publics des pays par lesquels des passagers clandestins doivent transiter pendant leur retour devraient autoriser, le transit par leurs ports et aéroports, sous réserve des visas normalement exigés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale, le transit des passagers clandestins qui voyagent**

**à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement.**

*Lorsqu'ils renvoient le passager vers l'État dont il est ressortissant, ou vers l'État d'embarquement, ou encore vers un État dans lequel il peut être admis, les pouvoirs publics de l'État où le passager clandestin a débarqué devraient, autant que possible, coopérer avec l'État ou les États de transit suivant(s). Si tous les renseignements connus sur le passager clandestin sont communiqués à l'État ou aux États de transit, le processus de rapatriement sera rapide, l'État ou les États de transit pouvant prendre à l'avance toutes les dispositions nécessaires qui pourraient avoir trait au transit. L'État ou les États de transit devraient, conformément à leur législation nationale, autoriser tout passager clandestin qui est rapatrié sur ordre de l'État de débarquement à transiter par leurs ports ou aéroports.*

**4.14.3 Pratique recommandée.** Lorsqu'un État du port a refusé le débarquement d'un passager clandestin, cet État devrait notifier sans retard excessif à l'État du pavillon du navire à bord duquel se trouve le passager clandestin les raisons motivant ce refus.

#### **4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins**

**4.15.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin et de tous frais additionnels liés à l'établissement de documents pour le passager clandestin, si l'armateur doit assumer ces frais. De plus, les pouvoirs publics devraient, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, coopérer avec l'armateur afin de limiter ces frais au strict minimum, s'ils sont à la charge de l'armateur.

*Il appartient aux Gouvernements contractants d'édicter les règles qui définissent les différents types de coûts pouvant faire l'objet d'un remboursement et pendant quelle période de temps. Cependant, le montant devrait être communiqué dès que possible au propriétaire du navire ou à son agent ou assureur. L'assureur est généralement représenté par un correspondant des Clubs P&I. De plus, les autorités qui ont autorisé le passager clandestin à débarquer devraient être informées des possibilités de réduire ces coûts au minimum.*

**4.15.2 Pratique recommandée.** La période pendant laquelle les armateurs sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devrait être aussi courte que possible.

*Les pouvoirs publics de la juridiction dans laquelle le passager clandestin est détenu devraient réduire les frais de séjour au minimum. Il existe des modèles différents selon les juridictions. Dans certaines d'entre elles, un délai est fixé au-delà duquel le propriétaire du navire n'a pas à assumer les frais supplémentaires afférents à la détention. En général, les propriétaires n'ont pas à payer les frais de détention quand les autorités traitent une demande d'asile.*

**4.15.3 Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les sanctions imposées aux navires lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et lorsqu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire.

*En vertu de la législation nationale de certains États, le transport de passagers clandestins est interdit. Si le capitaine du navire ou l'armateur peuvent prouver que des mesures préventives raisonnables ont été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder à bord, notamment l'application de mesures conformes aux sections pertinentes de la partie B du Code ISPS, ces États prévoient, dans leur législation nationale, la possibilité d'atténuer les sanctions imposées au capitaine du navire ou à l'armateur et, de préférence, d'abandonner les poursuites.*

**4.15.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les autres sanctions qui pourraient être applicables, lorsque les armateurs ont coopéré avec les services de contrôle à la satisfaction de ces services en prenant des mesures visant à éviter le transport de passagers clandestins.

*Comme dans la Norme 4.15.3, les pouvoirs publics devraient envisager d'atténuer toute poursuite qui est applicable en vertu de la législation nationale aux armateurs à bord des navires desquels des passagers clandestins ont été découverts.*

## **Chapitre 5**

### **Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles**

**Le présent chapitre contient les dispositions relatives aux formalités que les pouvoirs publics imposent à l'armateur, à son agent ou au capitaine du navire.**

*Les dispositions contenues dans le présent chapitre ont trait à l'entrée et à la sortie de la cargaison. Les pouvoirs publics chargés de la cargaison sont essentiellement les services douaniers, ainsi que les autorités vétérinaires et phytosanitaires. Les explications fournies dans ce chapitre concernent donc ces autorités, mais n'excluent pas pour autant les autres pouvoirs publics compétents.*

#### **A. Dispositions générales**

**5.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum et prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations et devraient réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires, y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement, le chargement, le déchargement et l'entretien courant, ainsi que les mesures de sûreté connexes. Ils devraient également prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leurs cargaisons puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

*"Le temps, c'est de l'argent", tel est de nos jours l'un des principes fondamentaux du commerce, en particulier dans le secteur maritime, qui sous-tend la nécessité d'éviter les retards. Pour accélérer le mouvement des cargaisons, de nombreux ports ont créé des zones spéciales pour les porte-conteneurs, les cargaisons d'hydrocarbures, de*

*minéral, de produits chimiques et autres cargaisons en vrac. La séparation des différents types de cargaisons s'est avérée être une méthode efficace pour améliorer la circulation des marchandises à l'intérieur du port. On peut également réduire au minimum la durée d'immobilisation au port en assurant une bonne coordination entre les partenaires commerciaux compétents et en examinant ensuite avec les pouvoirs publics et les autorités portuaires la nécessité de disposer d'installations portuaires adaptées, en fonction du nombre de navires et de passagers et de la quantité de cargaisons. Les pouvoirs publics doivent fournir des effectifs suffisants, des procédures efficaces, ainsi que d'autres services, notamment des horaires d'exploitation qui tiennent compte du caractère ininterrompu des transports maritimes et des systèmes électroniques ayant le meilleur taux de disponibilité possible. On se reportera également au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui contient des prescriptions détaillées relatives à la sûreté à l'intention des gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies de navigation. Le Code ISPS constitue un jeu complet de mesures visant à améliorer la sûreté des navires, des ports et des installations portuaires, y compris des terminaux. Il est mis en œuvre en application du chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), intitulé "Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime". Il comporte deux parties, la première dans laquelle figurent des prescriptions ayant force obligatoire, la seconde dans laquelle sont énoncées des recommandations.*

*Pour l'essentiel, le Code part du principe que les activités visant à assurer la sûreté des navires et des installations portuaires sont des activités de gestion des risques et que pour déterminer quelles sont les mesures de sûreté appropriées, il convient d'évaluer les risques pour chaque cas particulier.*

*Le Code a pour objet de fournir un cadre normalisé et harmonisé pour l'évaluation des risques en vue de permettre aux gouvernements de diminuer le degré de vulnérabilité des navires et installations portuaires à mesure qu'augmente la gravité des menaces, en déterminant les niveaux de sûreté et les mesures de sûreté correspondantes.*

**5.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que des dispositions satisfaisantes soient prévues pour le déroulement des diverses opérations en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai : déchargement, autorisation des pouvoirs publics et également, s'il y a lieu, zones franches, installations de stockage, entreposage ou poursuite du transport. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre la zone franche, les installations d'entreposage et le magasin de marchandises et la zone de dédouanement des pouvoirs publics, qu'il convient de situer à proximité des quais, avec, chaque fois que possible, des moyens d'accès facile et de transfert et une infrastructure.**

*Le trafic transfrontalier des marchandises est inévitablement soumis à l'intervention des pouvoirs publics, notamment les douanes. Cette intervention entrave tout aussi inévitablement la chaîne logistique. Pour réduire ces obstacles au minimum, il est important que de bonnes relations soient établies entre les pouvoirs publics et les autorités portuaires, d'une part, et l'industrie d'autre part. L'utilisation de l'informatique facilitera le mouvement des marchandises dans la zone portuaire, en particulier si elle est appuyée par un guichet unique auquel participent tous les pouvoirs publics concernés. Les entrepôts des douanes, les zones d'entreposage temporaire pour conteneurs et les emplacements prévus pour le stationnement des remorques*

*devraient être situés à proximité immédiate du lieu où les navires sont chargés ou déchargés. Un espace suffisant devrait être prévu pour les cargaisons transbordées. Les zones de dédouanement et les installations de contrôle des cargaisons, y compris le matériel de contrôle aux rayons X, devraient être situés à proximité de ces emplacements. Il faudrait encourager les pouvoirs publics concernés à regrouper ces divers sites et installations. Cela éviterait de multiplier les déplacements des cargaisons sur les quais et les coûts associés.*

*Les commissions nationales de simplification du transport maritime prévues dans la Pratique recommandée 7.12 ou des organes locaux de consultation similaires peuvent jouer un rôle important dans le cadre de la réalisation de ces objectifs.*

**5.3 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou exploitants de terminaux maritimes de chargement à équiper ces terminaux d'installations d'entreposage pour cargaisons spéciales (par exemple objets de valeur, marchandises périssables, dépouilles humaines, matières radioactives et autres marchandises dangereuses, animaux vivants, etc.). Les zones de ces terminaux dans lesquelles sont entreposés, avant expédition par mer ou importation, des marchandises diverses, des cargaisons spéciales et des objets postaux devraient appliquer des mesures de contrôle de l'accès au moins équivalentes à celles qui sont décrites dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.**

En raison de leur nature, les cargaisons spéciales nécessitent souvent un traitement inhabituel et extraordinaire. Différentes installations d'entreposage, telles que des chambres froides pour les marchandises périssables ou des écuries et des étables pour les animaux vivants, peuvent être nécessaires pour abriter ces marchandises. Des installations d'entreposage hautement sécurisées peuvent être nécessaires pour les objets de valeur, telles que les pierres précieuses (notamment les diamants) et les métaux précieux (or, etc.). Les autorités portuaires et les pouvoirs publics, tels que les douanes et les services vétérinaires et phytosanitaires, devraient autoriser des sociétés privées à établir des installations d'entreposage de ce type dans la zone de dédouanement ou d'autres lieux de la zone de quai. Les installations portuaires, y compris les terminaux, devraient également être dotées de zones clôturées et d'installations d'entreposage sécurisées afin d'éviter l'enlèvement illicite de cargaisons au moins conformément aux mesures qui sont décrites dans le texte pertinent de la section B/16 du Code ISPS, relative aux installations portuaires et aux plans de sûreté. Le plan de sûreté de l'installation portuaire devrait, entre autres, pour chaque niveau de sûreté, indiquer les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès à l'installation portuaire, identifier les zones d'accès restreint à l'intérieure de l'installation portuaire, mettre en place des mesures relatives à la cargaison visant à empêcher toute manipulation criminelle et à empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire, et mettre en place des mesures relatives à la vérification, la notification et la planification de la livraison des provisions de bord.

**5.3bis Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient exiger que le minimum de données nécessaire pour identifier la cargaison qui doit être entreposée avant sa mainlevée ou sa réexportation ou son importation et devraient utiliser à cette fin, chaque fois qu'ils sont disponibles, les renseignements figurant dans la déclaration préalable à l'arrivée.**

*Lorsque, conformément au Cadre de normes SAFE de l'OMD, les douanes exigent des renseignements préalables à l'arrivée ou, dans le cas des transports par conteneurs en haute mer, préalables au déchargement, aux fins d'évaluation des*

*risques, ces renseignements peuvent également être utilisés ou mentionnés en tant que déclaration d'entreposage temporaire. Il est possible de procéder de même avec le manifeste (de cargaison) du navire pour les ports d'étapes lorsqu'aucun renseignement préalable sur la cargaison n'est demandé aux fins d'évaluation des risques. Dans tous les cas, il faudrait que les éléments de données contenus dans la déclaration d'entreposage temporaire soient le moins nombreux possible.*

**5.4 Norme. Un Gouvernement contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'exportation, d'importation et de transbordement pour certains types de marchandises doit prévoir des formalités simples qui permettent d'obtenir et de faire renouveler rapidement ces licences ou permis.**

*De nombreux pays exigent des licences ou permis d'importation et d'exportation pour certaines marchandises ou pour les marchandises en provenance ou à destination de certains pays. Des licences sont parfois également exigées pour le transbordement. Pour simplifier les procédures d'octroi de ces licences et permis, les pouvoirs publics devraient publier, par exemple au moyen de dépliants ou sur l'Internet, des informations indiquant dans quels cas les licences ou permis en question sont exigés, ainsi que des renseignements sur le nom et l'adresse des pouvoirs publics chargés d'octroyer ces licences et permis. Les formulaires de demande pourraient également être publiés sur l'Internet ou par d'autres moyens simples. Pour éviter de demander plusieurs fois les mêmes documents, les pouvoirs publics pourraient envisager d'octroyer une licence ou un permis unique pour plusieurs cargaisons, valable pendant une durée déterminée. Il faudrait cependant rappeler que l'obligation d'obtenir les licences et permis, si nécessaire, incombe à la partie à l'origine du transport et/ou à l'expéditeur ou au destinataire, mais pas au transporteur.*

**5.5 Pratique recommandée. Lorsqu'un chargement pourrait, de par sa nature, attirer l'attention de différents services chargés de contrôles - douaniers, vétérinaires, ou sanitaires, par exemple - les Gouvernements contractants devraient habiliter le service des douanes ou l'un des autres services à procéder aux formalités requises ou, lorsque cela n'est pas possible, à prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ces inspections sont accomplies simultanément au même endroit et en un minimum de temps et que, chaque fois que possible, elles le sont après coordination avec la partie qui a la garde du chargement.**

*La pratique consistant à n'habiliter qu'un seul service public à procéder au traitement des renseignements reçus signifie que la personne chargée de la procédure prescrite, dans un premier temps, devrait être dirigée vers un seul service public. Toutes les vérifications nécessaires seront effectuées par ce service et les autres pouvoirs publics n'interviendront que si, par exemple, des connaissances ou des équipements spéciaux sont nécessaires. Dans ce cas, le service public responsable au premier chef coordonnera les distinctes vérifications et fera en sorte que les vérifications soient effectuées simultanément dans un même lieu pour éviter tout déplacement inutile de la cargaison.*

*Cette pratique recommandée est à rapprocher des objectifs de la Pratique recommandée 1.3quin sur la notion de "guichet unique". Cette notion permet d'assurer une circulation efficace de l'information entre les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux concernés.*

*Afin de faciliter la (les) inspection(s), la partie qui a la garde du chargement devrait être informée au préalable, à moins que des mesures de sûreté ou d'autres préoccupations exigent qu'il en soit autrement.*

**5.6 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient prévoir des procédures simplifiées pour assurer le déroulement rapide des formalités concernant les colis de cadeaux privés et les échantillons commerciaux dont la valeur ou la quantité ne dépasse pas un certain chiffre, qui devrait être fixé à un niveau aussi élevé que possible.**

*Dans de nombreux pays, des arrangements spéciaux ont été adoptés pour les cadeaux privés ou les échantillons commerciaux, souvent sur la base d'accords internationaux tels que les dispositions de la Convention postale universelle. Les valeurs ou quantités limites devraient être déterminées en fonction de la législation nationale et être rendues publiques. Les seuils fixés pourraient aussi correspondre à un certain montant, au-dessous duquel aucun droit ni taxe ne serait perçu.*

**B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison**

**5.7 Norme. Les pouvoirs publics, sous réserve de toutes interdictions ou restrictions nationales et de toutes mesures nécessaires pour la sûreté des ports et la répression du trafic de stupéfiants, accordent la priorité du dédouanement aux animaux vivants, aux marchandises périssables et aux autres chargements de nature urgente.**

*Les marchandises mentionnées dans cette norme doivent, en raison de leur nature, être transportées rapidement. Tout retard dans l'accomplissement des formalités pourrait nuire à la qualité ou à l'apparence des marchandises. Les formalités liées au mouvement de ces marchandises doivent donc être limitées au strict minimum. De nombreux pays ont déjà mis en place des procédures spéciales pour accélérer le dédouanement de ce type de marchandises. Les pouvoirs publics devront peut-être appliquer des prescriptions ou conditions spéciales ou supplémentaires pour permettre un dédouanement rapide, notamment en exigeant la présentation en temps utile, de préférence avant l'arrivée, de la documentation prescrite ou une garantie pour les droits et taxes dus. Lorsque des marchandises similaires sont expédiées régulièrement, des procédures de dédouanement spéciales pourraient être autorisées.*

**5.7.1 Pratique recommandée. Afin de sauvegarder la qualité des marchandises en attente de dédouanement, les pouvoirs publics devraient prendre, en liaison avec toutes les parties intéressées, toutes les dispositions pour permettre au port un stockage rationnel et fiable des marchandises.**

*Cette pratique recommandée est à rapprocher de la Pratique recommandée 5.3, dans laquelle les pouvoirs publics sont invités à encourager les parties intéressées à mettre en place les installations spéciales d'entreposage requises pour les marchandises qui exigent une attention particulière, entre autres afin d'éviter l'enlèvement illicite de cargaisons, au moins conformément aux mesures qui sont décrites dans le texte pertinent de la section B/16 du Code ISPS relative aux plans de sûreté des installations portuaires.*

**5.8 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient faciliter l'admission temporaire de matériel spécialisé de manutention de la cargaison arrivant à bord de navires et utilisé à terre dans les ports pour charger, décharger et manutentionner la cargaison.**

*En règle générale, toutes les marchandises qui sont introduites sur le territoire d'un pays sont soumises à la supervision, aux droits et taxes, et parfois aux restrictions à l'importation du pays en question, jusqu'à ce que les marchandises soient dédouanées. Le matériel spécialisé de manutention de la cargaison mentionné dans*



*cette pratique recommandée peut toutefois être amené à terre dans le port que pendant une brève période pour décharger et charger la cargaison du navire à bord duquel il est arrivé. La disponibilité d'un tel matériel à bord d'un navire peut être nécessaire en fonction de la nature des marchandises ou si un tel matériel n'est pas disponible dans le port d'escale, notamment s'il s'agit d'un petit port. L'application des règles ordinaires à un tel matériel, destiné à être réexporté très peu de temps après, ne faciliterait pas la circulation rapide des marchandises et prolongerait inutilement le séjour du navire au port.*

*Les règles des douanes relatives à l'admission temporaire des marchandises, y compris le matériel de manutention de la cargaison, figurent dans la Convention de Kyoto révisée (1999) et ses directives sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et la Convention d'Istanbul relative à l'admission temporaire.*

*L'admission temporaire est définie comme suit : "Le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation, sans application de prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises (y compris les moyens de transport) importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait."*

*L'Annexe C de la Convention d'Istanbul traite de l'admission temporaire des moyens de transport, ainsi que de l'équipement se trouvant à bord du moyen de transport (y compris le matériel spécial servant au chargement, au déchargement, à la manutention et à la protection des marchandises). L'Annexe C vise l'admission temporaire de moyens de transport à usage commercial (y compris le matériel spécial mentionné ci-dessus) sans document douanier ni constitution de garantie pour la période nécessaire pour achever l'opération de transport.*

## **5.9 Inusitée.**

**5.10 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient instituer des procédures pour l'accomplissement des formalités concernant la cargaison qui soient fondées sur les dispositions pertinentes et les directives connexes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée).**

*La Convention de Kyoto révisée (1999), assortie de ses directives, est communément considérée comme le modèle qui permet d'établir, au XXI<sup>e</sup> siècle, des régimes douaniers modernes et rationnels qui soient applicables à tous les modes de transport. Elle contient des dispositions relatives à des procédures et pratiques douanières harmonisées, notamment en ce qui concerne l'importance d'une approche fondée sur les risques, sur lesquelles il faudrait fonder la législation douanière nationale et est assortie d'une série de directives destinées à en faciliter l'application.*

**5.10.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient adopter pour les personnes agréées des procédures simplifiées qui permettent :**

- a) d'octroyer la mainlevée des marchandises sur la base de la communication des données minimales nécessaires à l'identification des marchandises, ainsi qu'à l'identification et à l'évaluation précises des risques ayant trait à des aspects tels que la santé, la sécurité et la sûreté, et d'établir par la suite la déclaration finale des marchandises;**

- b) **le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou dans un autre lieu désigné par les pouvoirs publics compétents; et**
- c) **le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées au cours d'une période donnée lorsque les marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.**

*Les procédures simplifiées proposées dans cette recommandation sont les procédures (douanières) qui suivent les formalités liées à l'arrivée des marchandises dans un port, ce qui peut être considéré comme la première phase. Les procédures suivantes, qui concernent le mouvement des marchandises jusqu'à leur destination (finale), par exemple à l'importation ou en transit, peuvent être considérées comme la deuxième phase. Souvent, la responsabilité des marchandises passe alors à une autre partie, par exemple le transitaire. Les procédures simplifiées qu'il est suggéré d'appliquer dans la présente pratique recommandée sont fondées sur la Convention de Kyoto révisée (1999) sur l'harmonisation et la simplification des régimes douaniers et visent à faciliter la mainlevée ou le dédouanement rapides. Elles sont disponibles uniquement pour les personnes agréées ayant des antécédents satisfaisants en matière douanière et respectant les prescriptions pertinentes des différents pouvoirs publics.*

- a) *La procédure simplifiée, fondée sur un minimum de données, permet la mainlevée des marchandises quand tous les renseignements pertinents peuvent ne pas être disponibles immédiatement. Si des renseignements tels que la description, la quantité, l'origine et la valeur sont nécessaires pour identifier les marchandises, il se peut que l'on manque temporairement de données suffisamment détaillées, par exemple au sujet des modalités de transport, pour achever l'évaluation. Il est alors nécessaire de faire une déclaration supplémentaire, laquelle doit être envoyée dans un délai déterminé (24 heures par exemple), lequel devrait être spécifié dans la législation nationale, tout comme les données essentielles devant figurer dans la déclaration initiale. Il est possible aussi que la déclaration supplémentaire soit complétée et suivie par une déclaration supplémentaire périodique ainsi qu'il est indiqué à l'alinéa c).*
- b) *La procédure simplifiée par laquelle les marchandises sont placées en vertu d'une certaine procédure (douanière) dans les locaux du déclarant peut être très avantageuse pour les opérateurs commerciaux et permet aussi d'éviter l'encombrement des ports. Les pouvoirs publics devraient juger satisfaisants le bilan de conformité des déclarants ainsi que la qualité de leur système d'enregistrement avant de recourir à cette procédure. Les pouvoirs publics sont informés sans tarder de l'arrivée des marchandises dans les locaux et peuvent alors décider, sur la base de la gestion des risques, s'il est nécessaire de procéder à un examen physique des locaux du déclarant. Cette procédure est souvent associée à une déclaration (supplémentaire) périodique.*
- c) *Lorsque les pouvoirs publics fondent leurs contrôles sur une déclaration incomplète ou lorsque le dédouanement local dans les locaux du déclarant a été autorisée, il est souvent peu pratique de présenter une déclaration supplémentaire distincte pour chaque expédition. Les déclarants ayant un bon bilan de conformité peuvent être autorisés à présenter une déclaration périodique, qui récapitule toutes les déclarations initiales ou toutes les notifications. De telles procédures*

*peuvent aller de pair avec des arrangements pour le paiement des droits et taxes, sur la base de l'autoévaluation.*

**5.11 Norme. Les pouvoirs publics maintiennent les inspections physiques au minimum nécessaire pour garantir le respect de la législation applicable.**

*Le secteur fait pression sur les pouvoirs publics pour que ces derniers appliquent des procédures rapides et fiables. Les pouvoirs publics subissent également la pression exercée par la réduction des budgets et des effectifs, qui impose de trouver des méthodes de travail plus efficaces. Cette évolution exige d'avoir recours à des procédures et des techniques de contrôle modernes. Sans parler de la charge inacceptable que cela représente pour les opérateurs commerciaux et pour les pouvoirs publics, il est impossible de contrôler toutes les expéditions. Il faut donc mettre au point des méthodes de contrôle modernes qui permettent d'identifier les expéditions à haut risque. La gestion des risques mentionnée dans la Norme 1.11 s'est avérée être une méthode de contrôle efficace et efficiente qui permet de réduire au minimum les contrôles physiques.*

**5.12 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient mener, sur la base d'une requête valable, des inspections physiques de la cargaison, lorsque cela est nécessaire, à l'emplacement où elle est chargée dans son moyen de transport et, pendant le chargement, soit sur le quai, soit, dans le cas d'une charge unitaire, à l'emplacement où le conteneur est empoté et scellé.**

*L'intervention des pouvoirs publics devrait être limitée, lorsque cela est possible, et devrait ralentir le moins possible le processus logistique. Les pouvoirs publics doivent toutefois procéder inévitablement à des inspections physiques sur la base de l'évaluation des risques. Pour faciliter la circulation des marchandises, les inspections physiques, lorsqu'elles sont nécessaires, devraient être effectuées au moment le plus propice et le plus pratique. Il faudrait, dans la mesure du possible, éviter de procéder à l'inspection physique lorsque la cargaison est déjà chargée dans un moyen de transport, inspection qui n'est pas pratique pour les cargaisons conteneurisées. Non seulement cela interrompt la circulation des marchandises, mais cela compromet l'efficacité des pouvoirs publics. Pour une efficacité optimale, les cargaisons exportées pourraient être inspectées dans les locaux de l'exportateur ou à l'endroit où le conteneur est empoté. Afin de préserver l'intégrité d'un chargement conteneurisé, il faudrait que la partie qui se charge de l'emportage du conteneur scelle l'engin de transport immédiatement après l'emportage. À l'importation, il est possible de contrôler la cargaison, si nécessaire, en utilisant du matériel d'imagerie ou de détection non intrusif. Lorsqu'un chargement volumineux doit être soumis à une inspection plus poussée, les pouvoirs publics devraient mener cette inspection dans des zones ou des bâtiments spéciaux, afin de gagner du temps et encore une fois, de limiter l'intervention au minimum nécessaire.*

**5.13 Norme. Les pouvoirs publics veillent à ce que la collecte de données statistiques requise ne nuise pas sensiblement à l'efficacité du commerce maritime.**

*Dans de nombreux pays, la collecte de données statistiques est liée aux formalités douanières. Lorsqu'ils établissent les prescriptions appropriées, les pouvoirs publics, en particulier les services douaniers, devraient tenir compte des prescriptions des services statistiques pour éviter toute duplication. L'utilisation de l'informatique permet de collecter efficacement les données que demandent les pouvoirs publics. Le concept de guichet unique qui figure dans la Pratique*

*recommandée 1.3quin simplifie encore davantage la collecte et la distribution des données requises par les pouvoirs publics.*

**5.14 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient utiliser les systèmes d'échange électronique de renseignements pour obtenir des renseignements et accélérer et simplifier l'accomplissement des formalités d'entreposage, de dédouanement et de réexportation.**

*Cette pratique recommandée insiste sur l'utilisation de l'informatique, un thème évoqué dans plusieurs dispositions du chapitre premier et s'appuie sur la prescription en vertu de laquelle, à compter du 8 avril 2019, tous les renseignements demandés devront être transmis, reçus et traités par voie électronique.*

**5.14.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient terminer rapidement les titres ou déclarations de transit couvrant les marchandises en provenance d'un autre État et en attente d'embarquement.**

*Les formalités de transit relatives aux marchandises en provenance d'un autre pays et en attente de chargement à bord d'un navire en partance pourraient être accomplies et achevées dès que la cargaison passe sous la supervision des services douaniers du port de chargement, sans attendre qu'elle ait quitté le territoire douanier après avoir été gardée en transit, ce qui faciliterait le mouvement international des marchandises. Néanmoins, dans de nombreux pays, la cargaison doit être déclarée aux fins d'une autre formalité avant le chargement. Cette procédure devrait être simple et pourrait se fonder sur les renseignements figurant déjà dans la déclaration de transit, par exemple sous la forme d'un renvoi à la déclaration de transit. L'accomplissement des formalités de transit est important pour le déclarant car dans la plupart des cas, une garantie devrait être fournie au départ, laquelle devrait être levée le plus tôt possible.*

**C. Conteneurs et palettes**

**5.15 Norme. Conformément à leurs législations respectives, les pouvoirs publics autorisent l'admission temporaire de conteneurs, de palettes et d'équipement pour conteneur et d'accessoires qui sont fixés au conteneur ou sont transportés séparément, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances, et facilitent leur utilisation dans le trafic maritime.**

*La partie C du chapitre 5 de l'Annexe de la Convention FAL traite de l'admission temporaire de conteneurs, de palettes et d'équipement pour conteneur et d'accessoires qui sont fixés au conteneur ou sont transportés séparément. Ces articles sont fréquemment utilisés dans tous les modes de transport. Bien qu'ils soient en principe soumis à des droits et taxes d'importation temporaire, dans la pratique, presque tous ces articles quittent le pays d'importation rapidement. Ils ne restent pas dans le pays d'importation et sont probablement importés et réexportés dans un certain nombre de pays à maintes reprises. Il est jugé inutile d'imposer des droits et des taxes car les procédures supplémentaires que cela exigerait entraveraient le commerce international. Ce principe ayant été reconnu depuis de nombreuses années, il existe donc des instruments internationaux en faveur de la réduction des procédures liées à l'importation temporaire de ces articles, tels que la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul) qui régit l'admission temporaire (voir la définition qui figure dans les Notes explicatives se rapportant à la Pratique recommandée 5.8).*

*L'Annexe B3 de la Convention d'Istanbul vise l'admission temporaire des conteneurs, palettes, emballages, échantillons et autres marchandises (y compris les accessoires et matériel nécessaires) importés dans le cadre d'une opération commerciale. Cette annexe vise les obligations et recommandations mentionnées dans les dispositions 5.14 à 5.18 incluses.*

*La Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, couvre en particulier l'admission temporaire des conteneurs et de leurs équipements et accessoires, fixés au conteneur ou transportés séparément. Les dispositions de cette convention sont généralement alignées sur celles de la Convention d'Istanbul.*

*Il convient de noter que ces deux conventions ont été modifiées de sorte qu'elles prescrivent le marquage de tous les conteneurs multimodaux utilisés pour le trafic maritime conformément à la Norme internationale 6346 de l'ISO<sup>16</sup>.*

**5.16 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée dans la Norme 5.15, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé. Cette déclaration peut se faire sous la forme d'une déclaration orale ou tout autre acte jugé acceptable par les pouvoirs publics.**

*L'Annexe B3 de la Convention d'Istanbul prévoit une procédure d'admission temporaire pour une période d'au moins six mois, une procédure douanière simplifiée, par exemple une déclaration verbale, et une procédure simplifiée, en vertu de laquelle les personnes qui font régulièrement usage du régime de l'admission temporaire sont autorisées à souscrire un engagement global.*

*Même si elle prévoit une période plus courte dans le cadre de l'admission temporaire, la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, favorise aussi l'utilisation d'une procédure douanière simplifiée pour déclarer les conteneurs, leurs équipements et accessoires et les palettes aux fins de leur admission temporaire.*

**5.17 Norme. Les pouvoirs publics autorisent les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui entrent dans le territoire d'un État en vertu des dispositions de la norme 5.15 à quitter les limites du port d'arrivée pour permettre le dédouanement des marchandises importées et/ou le chargement des marchandises destinées à l'exportation en simplifiant les procédures de contrôle et en réduisant au minimum les documents.**

*Cette norme précise que l'admission temporaire des conteneurs, de leurs équipements et accessoires et des palettes s'étend aux déplacements dans les terres jusqu'à l'adresse du destinataire pour le dépotage et jusqu'à l'adresse de l'expéditeur ou de l'empoteur pour l'empotage, ce qui comprend la fixation ou le démontage des accessoires et équipements. Il peut être demandé à l'exploitant des conteneurs de mettre en place des mesures de surveillance minimales visant à assurer la conformité avec les conditions d'octroi de l'admission temporaire.*

---

<sup>16</sup> Se reporter également à la partie XII du Manuel de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 (2017).

**5.18 Norme. Les Gouvernements contractants autorisent l'admission temporaire d'éléments pour conteneurs sans percevoir de droits de douane, ni d'autres taxes et redevances lorsque ces éléments sont nécessaires pour la réparation de conteneurs déjà admis en vertu de la norme 5.15.**

*L'Annexe B3 de la Convention d'Istanbul prévoit l'admission temporaire non seulement des conteneurs, mais aussi des éléments nécessaires à leur réparation et les accessoires et matériel. La Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, comprend des dispositions semblables.*

**D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu**

**5.19 Norme. Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.**

*Il n'est pas rare, dans le contexte actuel du commerce international, que les cargaisons changent de destination ou de propriétaire au cours du voyage d'un navire. Pour les mêmes raisons, il est possible que la cargaison ne soit pas chargée au dernier moment avant le départ du navire. Dans certains cas, les marchandises peuvent être vendues plusieurs fois au cours d'un voyage, par exemple dans le cas des marchandises vendues sur les marchés à terme, telles que les hydrocarbures, les minerais, les métaux et les céréales. Afin de ne pas entraver les pratiques commerciales courantes et de ne pas compliquer les choses, les pouvoirs publics devraient accepter que la déclaration de la cargaison, ou bien, le manifeste (de cargaison) du navire, soit modifié(e) lorsque les explications données sont satisfaisantes et ne devraient pas infliger de sanction.*

*Le même principe s'applique aux renseignements préalables à l'arrivée et en particulier, dans le cas du trafic conteneurisé en haute mer, préalables au chargement.*

**5.20 Norme. Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargé dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent son rechargement ou son acheminement à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises prohibées ou soumises à restriction.**

*Il peut arriver que la cargaison soit accidentellement déchargée dans un port et doive être expédiée au port de destination prévu. Lorsque la cargaison est encore sous la supervision des douanes et en entreposage temporaire et que les marchandises n'ont pas encore été déclarées pour une procédure douanière finale, qu'aucun droit et aucune taxe n'ont donc été acquittés, une procédure de réexportation simplifiée devrait être appliquée, sur la base des renseignements fournis à l'entrée. Dans les autres cas, les douanes devraient accepter de rembourser les droits et taxes perçus, souvent sur la base d'une procédure de remboursement de droits de douane. Le remboursement des droits de douane et taxes ne devrait être possible que si des preuves suffisantes sont présentées pour attester que le déchargement erroné n'était pas intentionnel.*

## **E. Limitation de la responsabilité de l'armateur**

**5.21 Norme. Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le document de transport ou la copie de celui-ci, à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.**

*En général, la tâche de l'armateur se limite à son obligation de transporter la cargaison du port de départ au port de destination, sur ordre de l'expéditeur, sur la base de documents commerciaux tels que la lettre de transport maritime, le connaissement ou contrat de transport. Il s'ensuit que les renseignements relatifs à la cargaison qui sont à la disposition de l'armateur sont souvent limités. Il est important de noter qu'il n'est pas partie au contrat de vente ou d'achat, lequel est établi entre l'acheteur et le vendeur. D'autres éléments de la chaîne logistique, tels que les transitaires, participent aux activités précédentes et suivantes et sont tenus d'effectuer les formalités nécessaires pour l'importation ou l'exportation. En dehors des cas où l'armateur du navire agit en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur, les pouvoirs publics devraient s'adresser à ces parties au sujet des renseignements requis pour l'importation ou l'exportation de la cargaison. Du fait des nouvelles prescriptions relatives à la sûreté mises en place dans de nombreux pays, il est tout à fait possible qu'à l'avenir des renseignements plus détaillés sur la cargaison, son origine, ainsi que l'acheteur et le vendeur, soient exigés.*

*Ces renseignements devraient être obtenus auprès des parties en ayant directement connaissance et non pas auprès du transporteur.*

**5.22 Norme. Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.**

*Conformément à l'explication fournie au sujet de la Norme 5.21, les armateurs ne devraient pas être tenus responsables des renseignements présentés aux pouvoirs publics qui proviennent d'autres éléments de la chaîne logistique. Toutefois, cela ne dégage pas les armateurs de leur obligation fondamentale de communiquer aux pouvoirs publics, avec précision et en temps voulu, les renseignements fournis.*

**5.23 Norme. L'armateur est tenu de fournir les données concernant l'entrée ou la sortie des marchandises dont il a connaissance au moment où il transmet ces données et qui figurent dans le document de transport qui atteste du connaissement. Ainsi, l'armateur peut fonder sa transmission sur les données fournies par le client de son chargeur, à moins que l'armateur ait des raisons de penser que les données fournies ne sont pas véridiques.**

*Dans le cas des conteneurs empotés et scellés, l'armateur doit inévitablement s'appuyer sur les consignes de transport, notamment la description de la cargaison, fournies par le chargeur aux fins de transmission des diverses déclarations de la cargaison exigées par les pouvoirs publics. Les transporteurs maritimes ne peuvent pas inspecter ou vérifier visuellement le contenu des conteneurs scellés. Une partie telle qu'un transporteur maritime ne peut fournir aux pouvoirs publics que les renseignements dont elle a connaissance dans l'exercice de son activité. Dans le contexte des transports maritimes, "dont il ou elle a connaissance" signifie qu'il s'agit des renseignements qui figurent sur le document de transport, par exemple le connaissement ou la lettre de transport maritime, qui atteste ou constitue le contrat*

*de transport. Les principes qui précèdent ont été reconnus et adoptés dans le cadre des systèmes juridiques de nombreux États. Cette norme rend compte, par exemple, de la position de la Commission européenne qu'elle a rendu publique dans le document intitulé "GUIDANCE DOCUMENT on Customs Formalities on Entry and Import into the European Union", page 21, disponible à l'adresse suivante :*

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/customs\\_code/guidance\\_customs\\_formalities\\_entry\\_import\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/customs_code/guidance_customs_formalities_entry_import_en.pdf)

**5.24 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient appliquer des règles en vertu desquelles la personne qui établit et passe un contrat avec une partie (par exemple, un groupeur de fret, un transitaire ou un armateur) pour transporter un chargement par mer jusqu'au territoire d'un autre État doit fournir à cette partie des renseignements complets et exacts sur ce chargement.**

*Cette pratique recommandée est la suite logique du principe selon lequel un armateur ne peut transmettre que les renseignements dont il a connaissance dans le connaissance ou son équivalent, qui sont eux-mêmes fondés sur les consignes de transport de l'expéditeur. Elle est également conforme, par exemple, à la position publique de la Commission européenne (voir les Notes explicatives se rapportant à la Norme 5.23).*

## **Chapitre 6**

### **Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires**

**6.1 Norme. Les pouvoirs publics d'un État qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions pertinentes de ce règlement aux transports maritimes internationaux.**

*Un État qui n'est pas Partie au Règlement sanitaire international doit, dans la mesure du possible, appliquer les dispositions de ce règlement afin de préserver d'une part, la situation sanitaire des États qui y sont Parties et, d'autre part, le trafic maritime international dans son ensemble.*

**6.2 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 85 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce règlement.**

*Du fait de la mondialisation et des progrès technologiques accomplis à l'échelle internationale, le trafic des voyageurs et des moyens de transport s'est beaucoup intensifié, d'où la nécessité d'établir des partenariats et de recenser les intérêts communs en matière de protection du public et de prévention de la propagation des maladies et autres menaces pour la santé publique.*

**6.3 Pratique recommandée. Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou de produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.**

---

\* Disponible en anglais seulement.



**6.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

**6.4.1 Norme.** Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans tarder par des moyens électroniques à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

*Ces dispositions visent à accélérer l'exploitation des navires dans les ports afin de réduire le plus possible le temps nécessaire pour lancer les opérations de chargement ou déchargement des marchandises et d'embarquement ou débarquement des passagers. Ce système est appliqué lorsque les documents contiennent suffisamment de renseignements pour que le certificat pertinent puisse être délivré, et pour que l'exemption d'inspection à bord puisse être simultanément accordée.*

**6.5 Norme.** Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des modèles de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination pour en assurer l'acceptation uniforme.

*La coopération des agences de voyage et autres organismes qui expliquent aux passagers pourquoi ils doivent absolument obtenir un certificat international de vaccination ou de revaccination est un facteur essentiel pour aider les autorités sanitaires à mener à bien leurs activités de surveillance eu égard au Règlement sanitaire international, ainsi qu'en matière de propagation et de prévention des épidémies dans les États.*

**6.6 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

*En vue de faciliter le trafic maritime international, chaque port devrait être doté de stations de surveillance sanitaire en mesure de délivrer les certificats internationaux de vaccination pertinents ou les certificats internationaux d'exemption.*

**6.7 Norme.** Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

*Chaque mesure prise par les autorités sanitaires aux stations portuaires doit être conforme aux prescriptions du Règlement sanitaire international et à la législation sanitaire des États du pavillon pertinents. Chaque procédure sanitaire doit commencer dès que les renseignements concernant le navire en question sont reçus dans les installations portuaires et doit être menée à bien le plus rapidement possible et sans discrimination.*

**6.8 Pratique recommandée.** Afin notamment de garantir l'efficacité du trafic maritime, les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires en matière de quarantaine.

**6.9 Norme.** Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté doivent, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque État.

**6.10 Norme.** Sauf en cas d'urgence constituant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est ni infecté ni suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son ravitaillement, ou de prendre à bord du combustible ou des carburants et de l'eau potable.

*Les navires en provenance de zones considérées dangereuses par les pouvoirs publics conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international ne doivent se mettre à quai qu'après que les services sanitaires ont vérifié que tout danger potentiel est écarté. Des dérogations peuvent toutefois être autorisées en cas d'urgence si le navire doit se mettre à quai afin que l'on puisse éliminer les facteurs à l'origine des anomalies à bord, par exemple des dommages subis par des cargaisons dangereuses, l'évacuation de personnes malades, etc., qui pourraient causer des problèmes à bord et compromettre l'exploitation du navire.*

**6.11 Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantentaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées et lorsqu'il a été satisfait aux prescriptions en matière de certification au moment du déchargement.

## **Chapitre 7**

### **Dispositions diverses**

#### **A. Soumissions et autres formes de garantie**

**7.1 Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'État, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

*Cette mesure vise à faciliter les formalités bureaucratiques que le navire doit accomplir lorsque les pouvoirs publics exigent une garantie financière. Un unique dépôt peut également constituer une charge financière moindre pour l'armateur.*

*Il faudrait examiner la possibilité de réduire ou ne pas appliquer les prescriptions de dépôt de soumission ou de garantie pour les parties du secteur bénéficiant du statut d'"opérateur économique agréé" en vertu des programmes pour les opérateurs économiques agréés mis en place au titre du Cadre de normes SAFE de l'OMD.*

## **B. Services dans les ports**

**7.2 Pratique recommandée.** Les services habituels des pouvoirs publics dans un port devraient être fournis gratuitement pendant les heures normales de service. Les pouvoirs publics devraient établir, pour leurs services portuaires, des heures normales de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

*Du fait que les services doivent être mandatés par les pouvoirs publics eux-mêmes, cette charge ne devrait pas être assumée par les armateurs. La mise en place d'heures normales de service vise à permettre à l'État d'économiser les ressources et de réduire les coûts.*

**7.3 Norme.** Les Gouvernements contractants doivent adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsqu'ils sont prêts à partir et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

**7.4 Norme.** L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de contrôle sanitaire du navire ou d'un certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire. Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'État intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

**7.5 Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 7.2, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

*La prestation de services en dehors des heures normales devrait avoir un coût raisonnable afin de ne pas faire augmenter les droits portuaires, ce qui aurait des incidences sur la valeur du fret, et devrait répondre à la nécessité d'accomplir les formalités concernant les navires.*

**7.6 Norme.** Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

*Les pouvoirs publics doivent faire appel aux services de tierces parties pour assurer l'écoulement régulier du trafic maritime lorsque les services réguliers offerts par les Gouvernements contractants sont insuffisants pour répondre aux exigences de l'accomplissement des formalités concernant les navires.*

**7.7 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second État.

*Les États frontaliers et non frontaliers peuvent, par le biais d'accords bilatéraux, prendre des dispositions afin qu'un État puisse prévoir à l'avance les mesures qui permettent de réduire la durée du séjour des navires dans les ports de l'autre État.*

**C. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle**

**7.8 Norme.** Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins :

- d'activités de secours en cas de catastrophe;
- de sauvetage des personnes en détresse en mer afin de mettre ces personnes en lieu sûr;
- de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci; ou
- d'autres opérations d'urgence destinées à renforcer la sécurité en mer, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

*Les opérations de sauvetage, de secours en cas de catastrophe naturelle, de sauvetage des personnes en détresse en mer et autres opérations similaires exigent que les États agissent d'urgence et rapidement. Les ports doivent donc adopter des normes pour faciliter l'arrivée et le départ des navires utilisés lors de ces opérations.*

**7.9 Norme.** Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées dans la Norme 7.8.

**7.10 Norme.** Les pouvoirs publics prévoient un dédouanement rapide pour le matériel spécialisé nécessaire à la mise en œuvre des mesures de sûreté.

**D. Commissions nationales de simplification des formalités**

**7.11 Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait envisager d'établir, en étroite coopération avec le secteur maritime, un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente Annexe et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

**7.12 Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise

**en œuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international, ainsi qu'avec les autorités portuaires, les installations et terminaux portuaires et les armateurs.**

*Lors de la création d'une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou d'un organisme de coordination national analogue, les Gouvernements contractants sont invités à prendre en considération les directives énoncées dans la circulaire FAL.5/Circ.2 sur la création, la composition et le fonctionnement des commissions nationales de simplification des formalités.*

*La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et son organe en charge de la facilitation, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), ont publié une recommandation sur les organes nationaux de facilitation du commerce.<sup>17</sup>*

---

---

<sup>17</sup> Recommandation No 4 de la CEE-ONU, ECE/TRADE/425, 2015, en anglais seulement.