

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Réf. T3/2.02

FAL.3/Circ.202
11 octobre 2010

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

1 À sa trente-sixième session (6-10 septembre 2010), le Comité de la simplification des formalités a finalisé 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 devrait permettre 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.

ANNEXE

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

*(INCORPORANT LES AMENDEMENTS À LA CONVENTION FAL
JUSQU'À 2010 COMPRIS)*

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	3
Annexe	4
Chapitre premier - Définitions et dispositions générales	4
A. Définitions	4
B. Dispositions générales	6
C. Systèmes d'échange électronique de l'information	8
D. Trafic illicite de drogues	12
E. Techniques de contrôle	13
Chapitre 2 – Entrée, séjour au port et sortie des navires	15
A. Dispositions générales	15
B. Contenu et objet des papiers de bord	18
C. Documents d'entrée	30
D. Documents de sortie	31
E. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État	32
F. Établissement des documents	32
G. Erreurs dans les documents : sanctions	34
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	34
Chapitre 3 - Arrivée et départ des personnes	37
A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ	37
B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant les passagers, l'équipage et les bagages	43
C. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés	46
D. Octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers	47
E. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit	49
F. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques	51
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	51

Chapitre 4 – Passagers clandestins	52
A. Principes généraux	52
B. Mesures préventives	53
Mesures préventives à bord du navire/au port	53
Autorités portuaires/responsables des terminaux	53
Armateur/capitaine	54
Sanctions nationales	56
C. Traitement du passager clandestin à bord du navire	56
Principes généraux – Traitement humain	56
Travail à bord	57
Interrogatoire et notification par le capitaine du navire	57
Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale	58
D. Modification du voyage prévu	58
E. Débarquement et retour d'un passager clandestin	59
État dans lequel se trouve le premier port d'escale conformément au plan de voyage	60
Ports d'escale suivants	61
État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir	62
État d'embarquement	62
État du pavillon	63
Retour des passagers clandestins	63
Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins	65
Chapitre 5 - Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles	66
A. Dispositions générales	66
B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison	69
C. Conteneurs et palettes	74
D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu	75
E. Limitation de la responsabilité de l'armateur	75
Chapitre 6 - Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires	76
Chapitre 7 - Dispositions diverses	79
A. Soumissions et autres formes de garantie	79
B. Services dans les ports	79
C. Activités de secours en cas de situation d'urgence	80
D. Commissions nationales de simplification des formalités	81

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 16 janvier 2009 qui sont entrés en vigueur le 15 mai 2010) 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 concernant la plupart des dispositions de fond de la Convention, lesquelles sont indiquées, aux seules fins du présent Manuel et exception faite des définitions, en caractères gras. Aucune explication n'est fournie concernant les définitions données dans la Convention, étant entendu que toute définition devrait être suffisamment claire 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.

Annexe

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.

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 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.

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 effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

Dédouanement. Accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.

Document. Support d'informations 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 de la conformité du navire à la réglementation internationale ou nationale.

Document de transport. Document attestant un contrat de transport entre un armateur et un expéditeur, 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.

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 récapitulant les 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*.

Navire en 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.

* Se reporter à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (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).

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.

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 appareils 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 les 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 limitent 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. Bien 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 demeurent d'une importance capitale pour la facilitation du trafic maritime et contribueront au développement économique et à l'efficacité des pouvoirs publics.

1.1.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient tenir compte des incidences que l'application des systèmes d'échange électronique de l'information pourrait avoir sur la simplification des formalités et devraient les examiner en collaboration avec les armateurs et toutes les autres parties intéressées.

Il faudrait simplifier les prescriptions actuelles en matière de renseignements et procédures de contrôle et veiller au fait qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

L'utilisation de l'informatique a contribué à la facilitation au-delà de la simple suppression de documents inutiles. Elle continue d'évoluer et son influence sur les méthodes de travail des opérateurs et des pouvoirs publics deviendra de plus en plus visible à l'avenir.

L'informatique permet aux pouvoirs publics d'abandonner les documents sur papier, souvent en plusieurs exemplaires, au profit de leur équivalent électronique et d'utiliser les renseignements déjà enregistrés dans leurs systèmes automatisés. Le secteur maritime adoptera l'informatique lorsque les économies seront manifestes. Les pouvoirs publics peuvent également tirer parti d'une utilisation plus généralisée de l'informatique, notamment en réutilisant les données pour les procédures suivantes et en automatisant l'analyse des risques. Les premières procédures informatiques mises en place par les pouvoirs publics s'inspiraient encore souvent des méthodes de travail imposées par les anciennes prescriptions relatives aux documents requis. Les nouvelles possibilités offertes aux pouvoirs publics leur permettent de mettre au point et d'appliquer des méthodes de travail modernes et efficaces. Il y a quelques dizaines d'années, les pouvoirs publics ne pouvaient traiter les renseignements nécessaires qu'à l'arrivée des navires, ce qui occasionnait des retards et perturbait la chaîne logistique.

De nos jours, pratiquement tous les renseignements requis par les pouvoirs publics sont déjà disponibles sous forme électronique dans les systèmes commerciaux des exploitants de navires. L'informatique permet de fournir à l'avance les renseignements nécessaires aux pouvoirs publics, qui peuvent ainsi traiter l'information à un stade précoce et affecter efficacement leurs ressources aux cargaisons à haut risque, ce qui facilite le trafic maritime tout en limitant le plus possible les interruptions. En fait, la sûreté des renseignements électroniques peut être assurée et certifiée par une signature électronique.

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 documents 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. Il arrive souvent que les mêmes renseignements intéressent différents pouvoirs publics. En cas d'utilisation de formulaires normalisés ou de données électroniques, tous les renseignements indiqués n'intéressent pas tous les pouvoirs publics. Il faudrait donc disposer de plusieurs jeux de données différents établis suivant le même modèle.

Si les pouvoirs publics pouvaient autoriser la combinaison des données en seul jeu (sur support papier ou électronique), le commerce en serait facilité. 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 la Pratique recommandée 1.8.1.

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 et, lorsque cela est possible, faire appel à l'informatique. 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 illégales sont des préoccupations constantes. Conformément à la pratique recommandée ci-dessus, les Gouvernements contractants qui prennent des mesures visant à réduire ces risques sont invités à tenir compte également du

fait que ces mesures doivent aussi entraîner le moins possible de charges supplémentaires pour les opérateurs commerciaux et éviter de retarder la logistique. On pourrait y parvenir en généralisant l'utilisation de l'informatique pour la collecte et le traitement anticipés de l'information (préalablement à l'arrivée et au départ) en assurant une étroite collaboration entre les pouvoirs publics compétents et en utilisant des outils perfectionnés de gestion des risques. Pour les questions douanières, on pourrait 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 prévoit des normes internationales pour la sécurisation de la chaîne logistique internationale qui n'entravent pas le mouvement international des marchandises mais au contraire, le facilitent.

Ces normes pourraient également être utilisées dans le cadre 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*

1.4 Norme. Lorsqu'ils adoptent des techniques d'échange électronique des données requises par les pouvoirs publics et se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison pour 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 des données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, notamment les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT).

Pour presque tous les pouvoirs publics, l'échange électronique de données est aujourd'hui devenu une pratique courante. Bientôt, les déclarations sur papier seront rares. La transmission et l'échange électroniques de données permettent aux pouvoirs publics de s'adapter aux techniques modernes d'information et de communication qui sont utilisées dans le secteur maritime international. Ils permettent aux pouvoirs publics de recevoir, d'envoyer et de traiter l'information plus efficacement, améliorant ainsi leur degré de contrôle tout en facilitant les opérations commerciales légitimes. Étant donné que pour le secteur maritime, la rapidité de mouvement est essentielle, il est donc utile que les renseignements à fournir aux pouvoirs publics puissent être envoyés par voie électronique. Il est particulièrement utile que les agents ou les opérateurs commerciaux puissent fournir directement les renseignements requis à partir de leurs propres systèmes informatiques, qui se trouvent généralement dans leurs locaux, et qu'ils puissent recevoir directement la réponse des pouvoirs publics intéressés.

Les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux ne peuvent bénéficier de ces avantages que si la transmission électronique s'appuie sur des normes reconnues à l'échelle internationale et est conforme notamment aux règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) et aux formulaires FAL de l'OMI. Par exemple, les messages contenant des renseignements sur le manifeste sont habituellement fondés sur le message UN/EDIFACT relatif au rapport sur la cargaison à l'intention de la douane (CUSCAR). On trouvera des renseignements sur la transmission électronique des formulaires FAL de l'OMI dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique*. Le Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED) contient tous les éléments de données normalisés visant à faciliter l'échange de données dans le cadre

* En cours de révision.

du commerce international en général. Le Modèle de données de l'OMD fournit un ensemble 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.

1.5 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que tout document exigé sous forme imprimée pour l'accomplissement des formalités soit établi par des techniques informatiques sur papier ordinaire, à condition qu'il soit lisible et conforme au format présent dans la Convention FAL et qu'il contienne les renseignements requis.

Bien que l'utilisation de documents sur papier soit appelée à diminuer, dans les cas et les circonstances où ce type de document demeure en usage, cette norme offre la possibilité d'utiliser l'outil informatique pour imprimer les documents exigés sur papier, par exemple les formulaires FAL. Cette procédure permet souvent d'inscrire aussi les données requises dans les champs prévus à cet effet dans le document. Cela évite d'utiliser des formulaires préimprimés à compléter à la main ou à la machine à écrire, etc.

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.

Cette norme a pour objet d'établir le principe important de l'égalité de traitement par les pouvoirs publics, quelle que soit la méthode utilisée pour leur fournir les données prescrites. Néanmoins, du fait de l'évolution rapide de l'informatique, il est parfois inévitable que dans un environnement électronique, il soit indispensable de demander des renseignements supplémentaires afin de pouvoir traiter l'information le plus efficacement possible. Le plus souvent, ces renseignements supplémentaires sont nécessaires pour traiter l'information qui permettra aux pouvoirs publics et aux opérateurs commerciaux de communiquer, à savoir l'immatriculation, la signature électronique, l'emplacement où figure l'information/la déclaration, etc.

1.7 Pratique recommandée. Lorsqu'ils envisagent, introduisent 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 où cela est possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et les normes pertinentes de l'ISO;**
- e) **adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale; et**
- 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.**

Une utilisation efficace et généralisée de l'informatique exige une communication renforcée entre les pouvoirs publics et l'industrie. 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 les opérateurs commerciaux fassent part de leurs intentions et objectifs afin d'éviter les problèmes d'interopérabilité. Dans la mesure du possible, en vue de réduire les coûts, on utilisera (intégralement ou en partie) les systèmes d'échange de données existants, afin de les perfectionner. La consultation devrait permettre de mettre en place des systèmes automatisés compatibles. Les pouvoirs publics devraient évaluer leurs procédures existantes (format papier) pour s'assurer qu'elles sont utilisables et utiles dans un environnement électronique. 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. Si des renseignements supplémentaires sont nécessaires aux fins de l'établissement de statistiques, on pourrait les inclure dans les renseignements de base. La procédure distincte visant à collecter les données statistiques (par exemple un exemplaire de l'un des formulaires FAL) peut ainsi être éliminée. Ces considérations s'appliquent également à d'autres procédures et formalités, ainsi qu'aux procédures d'autres pouvoirs publics.

Une des conditions importantes de l'interopérabilité des systèmes automatisés est la normalisation de l'information. Les pouvoirs publics devraient utiliser les normes reconnues à l'échelle internationale, qui existent déjà, par exemple les normes et recommandations élaborées par l'ONU, l'Organisation internationale de normalisation (ISO), l'OMD et d'autres organes internationaux. On pourrait aussi se reporter aux normes et recommandations du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et aux normes ISO relatives au codage de certains éléments de données (y compris le répertoire d'éléments de données commerciales UNTDED). Le Modèle de données de l'OMD est également un instrument important pour la normalisation et l'harmonisation des éléments de données. À l'avenir, le Modèle de données de l'OMD contiendra des renseignements concernant tous les pouvoirs publics.

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.

Cette disposition se rapporte aux systèmes communautaires déjà utilisés dans bon nombre de ports, qui permettent aux pouvoirs publics et aux opérateurs commerciaux d'échanger des renseignements aux fins de la logistique commerciale et des opérations de contrôle officielles par le biais d'un seul système central automatisé. Ces systèmes communautaires font appel à des procédures et techniques normalisées pour l'échange de

renseignements entre les pouvoirs publics, par exemple les douanes, l'immigration, les autorités sanitaires, etc., et les opérateurs commerciaux tels que les manutentionnaires de fret, les transitaires, les expéditeurs, les consignataires, les transporteurs, etc. Le même système peut servir à l'échange d'informations relatives à l'entrée, aux mouvements ou à la sortie des navires, aux autorités portuaires, aux autorités chargées de la sûreté, etc. Un système communautaire peut aussi traiter les données concernant les connaissements, les manifestes de la cargaison, les bons de transport, les notifications d'arrivée, les renseignements sur la situation du navire et les déclarations de douane.

Un bon partenariat entre le secteur, les pouvoirs publics et les autres parties intéressées est indispensable face à la complexité du marché actuel. L'établissement de réseaux aide les partenaires du développement du commerce à renforcer la confiance grâce au dialogue, à affiner leurs analyses et à établir des priorités tenant compte des besoins concrets, dans des domaines tels que les négociations commerciales, les stratégies nationales d'exportation et la transparence des statistiques commerciales. Les systèmes communautaires peuvent être mis au point par les pouvoirs publics, par les opérateurs commerciaux ou par une combinaison des deux, que l'on appelle partenariats public-privé.

1.8 Norme. Les pouvoirs publics qui introduisent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités encouragent les exploitants maritimes et autres parties intéressées à les utiliser mais n'abaissent pas le niveau des services offerts aux exploitants qui ne les utilisent pas.

Cette norme est liée au principe de l'égalité de traitement mentionné dans la Norme 1.6. Les pouvoirs publics ne devraient pas abaisser le niveau des services offerts lorsque les déclarations sont encore sur papier. Toutefois, ce principe de base sera de plus en plus difficile à appliquer à mesure que se généralisera l'utilisation de systèmes automatisés pour l'évaluation et le traitement des données soumises.

Grâce aux procédures automatisées de gestion des risques, les pouvoirs publics peuvent concentrer leurs efforts sur les chargements à haut risque, ce qui permet de traiter automatiquement les données relatives à la sûreté et à la sécurité des chargements, sans que les pouvoirs publics n'aient à intervenir concrètement. Cette méthode facilitera le commerce et contribuera à accélérer l'accomplissement des formalités relatives aux personnes et aux marchandises. Ces progrès techniques ne s'appliquent pas aux déclarations sur papier, qui doivent être traitées manuellement. Pour tirer le plus grand profit de ces progrès, il faudrait que les pouvoirs publics saisissent les données sur papier dans les systèmes automatisés, mais cette méthode de travail n'est pas toujours efficace. Néanmoins, les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'assurer l'égalité de traitement lorsque cela est raisonnablement possible. Pour éviter les problèmes et assurer une égalité de traitement lors de la gestion des renseignements reçus sous forme électronique ou sur papier, il est important que les Gouvernements contractants publient des règles précises sur la procédure à suivre dans ce domaine.

1.8.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent aux opérateurs commerciaux et transporteurs, y compris les navires, d'adresser, à un même lieu d'entrée, afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements requis par les pouvoirs publics et relatifs à l'entrée, au séjour au port ainsi qu'à la sortie des navires, des personnes et de la cargaison.

L'obligation imposée aux opérateurs commerciaux de fournir à divers pouvoirs publics des informations relatives 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. Si l'on combine en un seul message tous les éléments couramment exigés, conformément à des normes dont il sera convenu mutuellement, et que ce message est envoyé par voie électronique à un seul destinataire officiel au lieu d'être envoyé à chaque organisme séparément, cela permettra d'abaisser les coûts et de rendre les expéditions plus rapides et plus fiables.

Ce principe, souvent appelé le principe du "guichet unique", permet d'accélérer et d'améliorer le flux d'information entre les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux. Le système du guichet unique est défini comme suit : "dispositif qui permet aux parties qui interviennent dans le commerce et le transport de fournir des renseignements et des documents normalisés à un point unique pour satisfaire à toutes les prescriptions réglementaires liées à l'importation, à l'exportation et au transit".

Son principe clé 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 Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et son organe de facilitation, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), ont publié deux recommandations sur le principe du guichet unique. La Recommandation No 33 de la CEE-ONU porte sur les lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique et la Recommandation No 34 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 à guichet unique et l'échange d'information dans le cadre d'un tel système.

Pour une simplification encore plus poussée, les pouvoirs publics pourraient conclure des accords en vertu desquels toutes les vérifications physiques nécessaires seraient coordonnées par différents pouvoirs publics et autres institutions et seraient dans la mesure du possible effectuées au même endroit et au même moment. Cette pratique est également appelée le principe d'"une seule opération". Ces accords peuvent prendre la forme de Mémoires d'entente appropriés ou s'en inspirer. Il est essentiel que les pouvoirs publics déploient tous les efforts possibles pour combiner, harmoniser et limiter les renseignements nécessaires. Les méthodes de communication modernes, telles que les systèmes communautaires mentionnés dans la Pratique recommandée 1.7.1, facilitent ces efforts.

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 Mémoires d'accord du Conseil de coopération douanière* 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 davantage de données avec les pouvoirs publics, sur la base d'un Mémoire d'entente, peut offrir, dans une certaine mesure, des garanties aux armateurs en ce qui concerne la responsabilité à l'égard de ces pratiques.

* Appelé depuis 1994 l'"Organisation mondiale des douanes".

L'OMI a adopté les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires qui effectuent 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 de l'industrie acceptent d'échanger l'information. L'échange de données sensibles ou commerciales 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, devrait systématiquement être traité 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 devraient avoir 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 faciliter ainsi la légitime circulation des personnes et des biens.

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. Outre les zones de contrôle existantes, les nouvelles dispositions en matière de sûreté obligent les pouvoirs publics, tels que les services de l'immigration et des douanes, à évaluer les renseignements reçus de façon plus approfondie et à un stade plus précoce. 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 maintenir un juste équilibre entre les contrôles et la facilitation du commerce légitime et des mouvements transfrontaliers de marchandises. Le recours à la gestion des risques permet de relever ces nouveaux défis.

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;

* Résolution MSC.228(82) et résolution FAL.9(34).

- 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;
- 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.

L'industrie peut elle 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;
- moins de retards pour l'industrie, 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, sommairement décrite comme 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 risque 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, qui, pris dans leur ensemble, 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 du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage dudit navire et autres renseignements ne doivent pas être présentés aux autorités compétentes.*

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.**

Autrefois, les pouvoirs publics exigeaient un nombre considérable de documents différents pour leurs formalités nationales spécifiques. Le format de ces documents, de même que les données requises, ne concordaient pas. 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 neufs pour toutes les formalités relatives à l'arrivée et au départ d'un navire et doivent comporter une série normalisée de données.

* Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.87–MEPC/Circ.426–MSC/Circ.1151.

Le format, ainsi que les données requises pour sept de ces documents indiqués ci-dessous, ont été élaborés spécifiquement pour le trafic maritime; ils sont présentés à l'appendice 1.

- 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 ou, dans le cas de l'échange électronique de renseignements, leur équivalent électronique. À cette fin, en ce qui concerne les caractéristiques et les prescriptions relatives à l'échange de renseignements figurant dans les formulaires FAL de l'OMI par voie électronique, un Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique* a été mis au point.

2.1.1 Norme. Les Gouvernements contractants n'imposent pas de formalités, de redevances ni de droits consulaires pour les documents requis pour le déroulement des formalités concernant les navires.

Destinés à réduire les coûts et à simplifier les formalités, les formulaires FAL prévus par la Convention devraient permettre d'effectuer les formalités et de satisfaire aux règles en vigueur pour leur accomplissement à l'arrivée et au départ des navires. Des formalités additionnelles, redevances ou droits consulaires ne vont pas de pair avec une approche moderne et efficace de la gestion des ports par les pouvoirs publics ou en leur nom. Voir également la Norme 2.17.

2.1.2 Pratique recommandée. En vue de faciliter le traitement des données qu'ils exigent et d'effectuer rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement des marchandises et le contrôle des personnes, les pouvoirs publics devraient mettre au point des procédures permettant de transmettre ces données préalablement à l'entrée et à la sortie du navire.

Lorsque les formalités requises concernant les cargaisons et les personnes sont effectuées par les pouvoirs publics à l'arrivée ou au départ, le temps nécessaire pour traiter l'information retarde bien évidemment le déroulement des opérations de contrôle. Le fait de pouvoir utiliser l'information préalablement à l'entrée et à la sortie donne aux pouvoirs publics la possibilité de traiter les données avec plus d'efficacité.

* Se reporter à la circulaire FAL.5/Circ.15 (19 février 2001) - en cours de révision.

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 bien 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 dans le cas où le temps nécessaire au voyage serait plus court.

Pour éviter désaccords et litiges au sujet de la transmission de l'information préalablement à l'arrivée et offrir des garanties à la personne qui transmet l'information préalablement à l'arrivée ou au départ, les Gouvernements contractants devraient introduire dans leur législation ou réglementation nationale des prescriptions relatives aux éléments de données à fournir et aux conditions à remplir, par exemple les délais de transmission de l'information.

Les délais fixés par les pouvoirs publics pour la notification préalable ne sont pas tous les mêmes. Il est donc important que les pouvoirs publics tiennent compte des délais mentionnés dans le Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial afin que les prescriptions appliquées par les pouvoirs publics des différents pays assurent une certaine équité aux fins des opérations commerciales.

2.1.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la transmission séparée d'une déclaration générale, d'une déclaration de la cargaison, de la liste de l'équipage et de la liste des passagers lorsque les éléments de données contenus dans ces documents sont inclus dans l'information transmise par anticipation.

Les pouvoirs publics devraient réutiliser les renseignements déjà disponibles au lieu de demander les mêmes plusieurs fois. Avec la transmission de l'information préalablement à l'arrivée, dans les cas où tous les renseignements requis comprennent ceux qui figurent dans la déclaration générale, la déclaration de la cargaison, la liste de l'équipage et la liste des passagers, on estime que l'obligation de fournir ces formulaires 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 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient :

- a) **élaborer des systèmes permettant de transmettre électroniquement des données préalablement à l'arrivée ou au départ du navire; et**
- b) **envisager la réutilisation ou l'utilisation ultérieure des données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire dans le cadre des procédures ultérieures de mainlevée ou de dédouanement des marchandises et de contrôle des passagers.**

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.

La Norme 1.1 indique que le nombre de renseignements exigés doit être limité au minimum. Le même principe devrait s'appliquer aux informations fournies préalablement à l'entrée et à la sortie. Pour faciliter autant que possible le flux de marchandises licites dans les ports, les pouvoirs publics devraient informer les opérateurs commerciaux du niveau de renseignements nécessaires, ce qui pourrait inclure aussi les renseignements figurant sur la déclaration générale du navire, des renseignements sur la cargaison et le cas échéant, des renseignements supplémentaires relatifs à la sûreté. En outre, le Cadre de normes de l'OMD prévoit un nombre maximum d'éléments de données pouvant être exigés du transporteur, de l'importateur ou de l'exportateur à des fins de sûreté.

Si les renseignements sont fournis par voie électronique préalablement à l'entrée et à la sortie et que les données requises en vue du contrôle à l'arrivée sont correctes, la déclaration générale officielle et le manifeste de cargaison deviennent redondants. Les pouvoirs publics pourraient accepter une notification d'arrivée complétant l'information requise avant l'entrée du navire et constituant une déclaration officielle suffisante, en remplacement de la déclaration générale et du manifeste de cargaison. Des communications efficaces sont de plus en plus nécessaires. Les communications par voie électronique permettent de ne plus présenter de déclarations sur papier ni, lorsque cela est possible, de documents justificatifs. La duplication des données peut être évitée et une fois que les données ont été vérifiées et corroborées, elles peuvent être utilisées dans le cadre d'autres procédures (douanières) de mainlevée ou de dédouanement des marchandises, aux fins notamment de l'importation ou de l'entreposage. Lorsque cela est possible, les pouvoirs publics devraient exiger uniquement les données supplémentaires relatives à ces procédures spécifiques pour compléter les renseignements déjà disponibles.

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 a été élaborée en tant que document multifonctionnel qu'il est possible d'utiliser pour les formalités à l'arrivée et au départ du navire. La case cochée en haut du document indique sa fonction. Il est également possible de n'utiliser qu'un document pour les deux fonctions à l'arrivée et au départ du navire. L'espace réservé à l'administration au bas du formulaire permet aux pouvoirs publics de noter leurs constatations à l'arrivée et au départ du navire. L'utilisation d'un seul formulaire 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 ou date de départ**
- **port d'arrivée ou de départ**
- **emplacement du navire dans le port**
- **besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus**
- **dernier port d'escale/prochain port d'escale.**

Les éléments de données figurant dans la déclaration générale devraient permettre aux pouvoirs publics de s'acquitter de leurs tâches au moment de l'arrivée et du départ du navire. Outre l'obligation d'utiliser la déclaration générale, les pouvoirs publics pourraient publier des Notes explicatives se rapportant à ces éléments de données de façon à faciliter

l'utilisation du document et à renseigner le déclarant sur le contenu de chaque élément spécifique de données. Il n'est pas nécessaire que les pouvoirs publics exigent tous les éléments de données figurant dans la déclaration générale. Lorsqu'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.

La déclaration générale peut être datée et signée au bas du document. Les pouvoirs publics n'exigent pas qu'elle 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 ne comporte que 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 utile car la déclaration de la cargaison est directement liée au navire et peut être utilisée indépendamment de la déclaration générale. Les renseignements qui figurent dans la déclaration de la cargaison doivent être utilisés par plusieurs pouvoirs publics, en particulier les douanes et les autorités portuaires.

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

L'information contenue dans la déclaration générale permet 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 spécifique. Ces renseignements sont également utiles pour les autorités portuaires car ils leur permettent de prendre des dispositions, par exemple dans le cas de cargaisons spécialisées comme des hydrocarbures et des cargaisons en vrac, et de réserver une zone spécifique dans le port. Ces renseignements devraient être satisfaisants 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 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

* Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Cette convention 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.

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.

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 dans un port où elle ne sera pas déchargée et qui n'est pas le port de destination 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. Lorsque la cargaison n'est pas destinée au port d'arrivée, les pouvoirs publics peuvent ne pas exiger de renseignements détaillés en ce qui concerne par exemple le calcul des taxes, l'obligation de présenter des certificats ou des autorisations, les restrictions à l'importation et les réglementations sanitaires. Cependant, du fait des prescriptions en matière de sûreté, certains gouvernements peuvent juger nécessaire de demander un complément d'information sur les transferts.

2.3.3 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration de la cargaison 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.

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 format et les renseignements du formulaire FAL 2 (Déclaration de la cargaison) figurent également dans le modèle de manifeste 1968 de la Chambre internationale de la marine marchande. De plus, certains renseignements relatifs au connaissance, à l'expéditeur et au destinataire font partie des renseignements figurant dans le manifeste. Bien que celui-ci soit un document commercial, l'information qu'il contient peut également être utilisée et traitée par les pouvoirs publics, de préférence par le biais de l'échange électronique de données. Dans la plupart des cas, les renseignements du manifeste sont déjà disponibles lorsque la cargaison est chargée au port de départ et peuvent être communiqués avant l'arrivée. 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.

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 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. Dans la plupart des cas, ces documents comportent des renseignements plus précis sur la cargaison que le manifeste. Lorsque les autres documents commerciaux jugés acceptables par les pouvoirs publics ne comprennent pas tous les renseignements requis indiqués dans la déclaration de la cargaison, les renseignements complémentaires peuvent être fournis séparément. Il est possible de le faire par voie électronique. Qui plus est, la transmission indépendante de renseignements sur support papier est peu pratique. 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 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 opérant 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.

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 – matériel audiovisuel, 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 figurent 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 acceptable par les pouvoirs publics concernés. Les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage appose sa signature ou, s'il ne le peut, une marque distinctive en face de la déclaration relative à ses effets et marchandises.

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

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 d'interdiction 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 des 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**
- **date et lieu de naissance**
- **nature et numéro de la pièce d'identité**
- **port et date d'arrivée**
- **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.

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 pourraient, dans le cas d'un service régulier où la composition de l'équipage n'est que légèrement modifiée, juger suffisante une copie d'une liste de l'équipage antérieure, comprenant les modifications appropriées. Non seulement cela présente l'avantage de faciliter autant que possible les formalités, mais les services d'immigration pourraient ainsi concentrer leur évaluation de l'information sur les données modifiées et non pas de nouveau sur celles qui avaient déjà été fournies auparavant. Les pouvoirs publics pourraient également offrir d'autres méthodes de notification des changements, par exemple par le biais de moyens électroniques, ou même envisager une dispense de notification; ainsi, une nouvelle liste de l'équipage serait présentée seulement si sa composition a changé. Dans certains pays, il est possible que les dispositions récentes en matière de sûreté exigent de revoir ces formalités.

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 être différentes des règles ou pratiques applicables aux membres de l'équipage et ce, en raison de leur nature : 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. La liste des

passagers récapitule les renseignements sur tous les passagers. Lorsqu'il y a lieu d'éviter un éventuel chevauchement des données et qu'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 Pratique recommandée. Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger 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**
- **date de naissance**
- **lieu de naissance**
- **nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage présenté(e) par le passager**
- **numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage**
- **port d'embarquement**
- **port de débarquement**
- **port et date d'arrivée 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 exigé pour l'admission dans certains pays. Lorsque des renseignements sur le visa sont demandés, comme son type et son numéro, leur inscription sur la liste des passagers, s'il y a suffisamment d'espace, simplifierait les procédures.

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 conformément à la Pratique recommandée 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, il est totalement indifférent que ceux-ci soient présentés d'une autre manière. Les services d'immigration devraient accepter un document établi suivant un autre format par l'armateur ou une autre personne habilitée pour autant qu'il contienne les renseignements indiqués sur la liste des passagers et qu'il soit dûment signé. Cela est comparable à une déclaration par voie électronique qui comporte les renseignements requis : dans ce cas, la présentation ou le format du message sont secondaires par rapport aux renseignements fournis.

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 de manière 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.

2.8 Norme. Le manifeste de marchandises dangereuses doit être 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 traitées en fonction de leur nature particulière. Pour garantir un environnement sûr, il est nécessaire que les pouvoirs publics responsables aient accès aux données pertinentes. La déclaration de la cargaison ne porte pas spécifiquement sur les marchandises dangereuses et ne contient pas de renseignements à ce sujet. Il existe un formulaire FAL de l'OMI distinct (formulaire FAL 7) qui les concerne : le manifeste de marchandises dangereuses. Dans de nombreux pays, les autorités portuaires ou une autre agence spécialisée seront responsables de la manutention et de la gestion des marchandises dangereuses dans les ports.

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
- indicatif d'appel
- numéro OMI
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de chargement
- port de déchargement

- **agent maritime**
- **numéro de réservation/référence**
- **marques et numéros :**
 - **numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s)**
 - **numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)**
- **nombre et type de colis**
- **désignation officielle de transport**
- **classe**
- **numéro ONU**
- **groupe d'emballage**
- **risque(s) subsidiaire(s)**
- **point d'éclair (en °C, c.f.)**
- **polluant marin**
- **masse (kg) – brute/nette**
- **fiche de sécurité**
- **lieu d'arrimage à bord**
- **renseignements supplémentaires.**

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. Outre l'information générale relative au navire, à l'agent et au poids, ce manifeste renferme des données précises et spécifiques, telles que le numéro ONU des marchandises dangereuses pour une classification correcte, le point d'éclair pour les marchandises inflammables et le lieu d'arrimage à bord pour une orientation rapide à bord du navire.

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 une déclaration supplémentaire 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.

2.10 Norme. La déclaration maritime de santé est le document de base requis par l'autorité sanitaire du port sur 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, les cas éventuels de peste, choléra, fièvre jaune, variole, etc., ou les cas jugés suspects qui ont été observés à bord au cours du voyage. Les renseignements concernant tout décès ou cas de maladie infectieuse doivent également être fournis, ainsi que toute information pertinente 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 ou d'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. 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.**

Le nombre d'exemplaires à fournir est plus ou moins lié au nombre de pouvoirs publics susceptibles d'être intéressés par les renseignements figurant dans les déclarations. Du fait de l'utilisation croissante de la technologie de l'information, les exemplaires sont souvent remplacés par des messages électroniques adressés à chacun d'entre eux. Les messages électroniques pourraient être simplifiés et leur nombre réduit en appliquant le principe du "guichet unique", qui permet de transmettre en un seul point les données destinées aux pouvoirs publics.

D. Documents de sortie

2.12 Norme. Au départ du navire, 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.

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 soient comparables à la sortie du navire. 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 par 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 fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage lors du départ du navire ou précise qu'aucune modification n'a été apportée en la matière durant le séjour du navire au port.

2.13*

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

2.14 Pratique recommandée. Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire 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, devraient être réduits à un minimum.

Dans le cas d'un navire qui doit faire escale dans différents ports d'un même État, il serait possible de simplifier la procédure en n'exigeant qu'une seule déclaration générale à l'entrée dans le premier port d'escale et une seule 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, soit en présentant une copie de cette dernière à l'arrivée, soit de préférence, par voie électronique. En ce qui concerne la cargaison, les pouvoirs publics peuvent accepter une déclaration de la cargaison distincte pour chacun des ports d'escale suivants du même État; cette déclaration comporterait les renseignements relatifs à la cargaison à décharger dans chacun de ces ports. Pour les autres formalités, les pouvoirs publics du port d'escale suivant du même État devraient accepter la déclaration des provisions de bord, la déclaration des effets et marchandises de l'équipage et la liste des passagers qui ont déjà été transmises au premier port d'escale. 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.

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 l'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 sont 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.

* Les numéros de la série 2.13 seront utilisés ultérieurement.

2.16 Norme. Les pouvoirs publics acceptent tous 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. Il peut s'agir de formulaires papier, remplis à la main, de formulaires pré-imprimés, où figurent les renseignements généraux, comme ceux qui portent sur le navire, les autres renseignements étant manuscrits. Il est également possible que les renseignements, y compris la présentation générale du formulaire, soient imprimés en une seule opération sur du papier vierge. Les renseignements requis pourraient être principalement communiqués par voie électronique. Les pouvoirs publics devraient adapter leur législation à ces moyens modernes de communication et mettre au point, lorsque cela est possible et souhaitable, des systèmes d'échange d'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 de renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

Au bas de chaque formulaire FAL figure un espace réservé à la signature. Lorsque la signature est obligatoire, la plupart des pays ont des réglementations relatives aux obligations en matière d'authentification des documents officiels. Il existe plusieurs manières possibles de signer un document : par écrit, avec un timbre, en utilisant un code, des documents pré-imprimés, etc. Les pouvoirs publics devraient accepter un éventail de méthodes d'identification aussi large que possible parmi celles qui sont disponibles. Lorsque l'on peut procéder à un échange d'information par voie électronique, le mode de validation du message électronique devrait être fondé sur des normes internationales, intégré aux conditions d'utilisation du système électronique et facilement accessible à l'utilisateur. Voir également la Norme 2.2.3.

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 présentation des formulaires FAL de l'OMI ou autres documents et ce, uniquement pour 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 évident 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 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 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, indiquant par exemple, un certain délai ou un certain pourcentage pour les cargaisons en vrac visées dans la déclaration de la cargaison. 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 contrôlée par les pouvoirs publics.

2.19 Norme. En cas d'erreurs relevées dans les documents visés dans la présente Annexe qui ont été soit signés par l'armateur, le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifiés, 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.

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

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 d'urgence un traitement médical 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 qu'il est précisé clairement avec qui le propriétaire ou le capitaine du navire doit se mettre en rapport. Il faudrait de préférence qu'il y ait un seul point de contact,

conformément au principe du "guichet unique" mentionné dans le texte des Pratiques recommandées 1.2 et 1.8.1.

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 peuvent 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 radio chaque fois que cela est possible et en tout état de cause 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.

Les pouvoirs publics peuvent prendre des mesures qui accéléreront la prise en charge des personnes ayant besoin d'une aide d'urgence. Pour ce faire, il est possible d'informer le capitaine du navire, par radio ou d'autres moyens de communication comme la télécopie ou le courrier électronique, des conditions et procédures qui s'imposent.

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.

Les pouvoirs publics, en l'occurrence les autorités portuaires, doivent assurer un accès rapide et facile, ainsi qu'une zone de débarcadère sûre dans le port, lorsqu'un navire ne peut débarquer des personnes malades ou blessées à un stade antérieur, par exemple à l'approche du port ou lorsqu'un débarquement en mer en toute sécurité est impossible.

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 normalement 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.

Pour limiter autant que possible les formalités à accomplir lorsque le navire doit inévitablement 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 des renseignements 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 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 celles 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 un exemplaire de la déclaration maritime de santé comme déclaration générale ou de le joindre à un formulaire vierge de déclaration générale.

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'urgence spécifiant les tâches de toutes les autorités en jeu contribuera à l'efficacité de l'intervention de toutes les parties. Il serait possible d'inclure dans les plans d'urgence 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.

Les considérations d'ordre financier ne constituent pas un motif qui pourrait être invoqué pour ralentir le traitement médical d'urgence administré aux personnes.

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 ou un membre de l'équipage 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.

Les pouvoirs publics ne doivent pas conserver les documents d'origine, sauf s'il est nécessaire de procéder à un contrôle plus approfondi du passager demandant l'admission sur le territoire. Une fois l'admission accordée, les documents devraient être restitués au capitaine du navire ou à leur titulaire.

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* 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'OACI. 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 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 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 son 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

* On trouvera un exemple de lettre explicative dans l'appendice 2 de la Convention.

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.

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, sans retard indu, l'armateur 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.

Les renseignements communiqués aux pouvoirs publics devraient se limiter aux informations nécessaires pour établir l'identité et l'admissibilité du passager ou du membre de l'équipage. Les renseignements mentionnés dans la liste des passagers devraient indiquer au moins les renseignements de base qui figurent dans le passeport ou les documents de voyage de la personne.

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 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.

Les pouvoirs publics peuvent supprimer le contrôle des bagages des passagers si la législation nationale le permet et 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.

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

Les données qui figurent sur la pièce d'identité des gens de mer sont celles dont les pouvoirs publics ont besoin pour établir l'identité d'une personne dans les pays qui acceptent ladite pièce d'identité.

3.10.2 Norme. Lorsqu'un marin doit se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passager, par un moyen quelconque de transport :

- a) pour rejoindre son navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre son navire dans un autre pays, ou retourner dans son 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. Les pouvoirs publics devraient normalement ne 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.

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

3.11 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, 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 qui s'impose en cas de menace accrue.

Les pouvoirs publics, les armateurs et les autorités portuaires devraient coopérer pour faciliter l'acheminement des passagers, de l'équipage et des bagages et s'assurer qu'il n'y a pas de retard injustifié et que les installations dans lesquelles les passagers et l'équipage effectuent les formalités sont adéquates.

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;**
 - 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;**
 - 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.**

Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des autorités portuaires, mettre en œuvre des pratiques qui viseraient à faciliter l'acheminement rapide des passagers et des bagages, en prêtant une attention particulière aux passagers âgés ou handicapés.

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* 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;**
- b) **tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;**

* Se reporter à la Pratique recommandée 6 du chapitre I de l'annexe J de la Convention de Kyoto révisée (1999) et ses directives.

- 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.**
- a) Les pouvoirs publics devraient mettre en place des procédures qui permettraient aux armateurs d'indiquer à l'avance les heures d'arrivée, si possible, afin que les autorités chargées du contrôle aient suffisamment de temps pour se rendre sur le lieu du contrôle.
 - b) Les pouvoirs publics devraient s'assurer que les armateurs tiennent prêts les documents de bord afin que les autorités chargées du contrôle puissent les examiner.
 - c) Les pouvoirs publics devraient demander aux armateurs de mettre à disposition des moyens adéquats pour monter à bord du navire au moment de l'arrivée, en préparant les échelles de coupée et autres moyens d'embarquement alors que le navire fait route. Les autorités chargées du contrôle pourront ainsi monter à bord dans les meilleurs délais.
 - d) Les pouvoirs publics devraient exiger que les armateurs organisent la présentation au contrôle, en bon ordre, des passagers et des membres de l'équipage, qui doivent être munis des documents appropriés. Les armateurs devraient prendre les mesures nécessaires au contrôle des membres de l'équipage, en tenant compte pour cela de la relève des équipages, de sorte que l'exécution des tâches essentielles à bord du navire soit assurée.

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 du nom du père le premier, dans les cas où plusieurs noms seraient inscrits, permet aux autorités chargées du contrôle de retrouver plus 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.

Pour la raison même que d'une manière générale, un armateur ou l'équipage qui se trouve à bord du navire ne sont 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 peuvent 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.

Sauf si la législation nationale de l'État l'interdit, les armateurs ont la possibilité de tenter de recouvrer les frais encourus lors de la procédure de renvoi d'une personne non admissible.

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.

Les pouvoirs publics ou les autorités exerçant leur juridiction sur les gares maritimes devraient utiliser une signalisation uniforme ou en recommander l'utilisation, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international à l'intérieur des gares maritimes.

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.

Les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité devraient être accessibles sous différentes formes à tous les passagers, y compris aux malentendants et aux 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.

Des emplacements réservés et clairement signalés devraient être mis à la disposition des passagers âgés et handicapés. Ils devraient être situés à proximité des entrées principales, être aisément accessibles et 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.

Il faudrait s'efforcer de proposer des transports à des prix raisonnables, soit en assurant la fourniture des services prévus, soit en prévoyant des services de transport spéciaux, aux passagers nécessitant une aide supplémentaire en raison d'une mobilité réduite.

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.

Des installations appropriées devraient être prévues pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.

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

3.20 Norme. Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par radio à un navire en 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 en croisière, par radio ou par tout autre moyen de communication approprié, que les autorités sanitaires ne prévoient pas la nécessité de les mettre en quarantaine à leur arrivée.

3.21 Pratique recommandée. Il ne doit être exigé de déclaration générale, de liste des passagers et de liste de l'équipage d'un navire en croisière que dans le premier et le dernier port d'escale 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 en 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 devraient 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 au port un séjour de moins de 72 heures, 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.

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 en 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.

Lorsqu'un navire de croisière fait escale dans plusieurs ports d'un même pays, les Gouvernements contractants doivent prendre les mesures appropriées pour qu'un seul contrôle soit effectué à l'entrée dans le pays, lequel sera également valide pour les ports suivants de ce pays. Le contrôle final de sortie ne doit être effectué que dans le dernier port d'escale de ce pays.

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.

Sauf s'il est interdit aux passagers, en vertu de la législation nationale, de rejoindre leur navire en croisière dans un autre port du même pays, les passagers qui le font reçoivent le même traitement que ceux qui rejoignent leur navire dans le même port.

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 de la présente Annexe.

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 croisières 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*.

3.33 Pratique recommandée. Les passagers en croisière ne devraient être soumis à aucun 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.

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 pour des raisons de sûreté.

*

Il est renvoyé au chapitre 1 de l'annexe J de la Convention de Kyoto révisée.

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 ne devrait pas être tenu de remplir une fiche de débarquement/d'embarquement.

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.

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.

Sous réserve de la législation nationale de l'État sur le territoire duquel il se trouve, un passager en transit peut être dispensé de visa s'il poursuit son voyage à bord du même navire et à partir du même port d'escale.

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 autre port 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/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 étrangers 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 ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public.

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 abandonné le navire 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.

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

3.48 Pratique recommandée. Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils se rendent 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 celui-ci 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.

Sous réserve de la législation nationale, les États peuvent décider d'appliquer un système qui permette aux équipages des navires d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre à terre. Ce système devrait tenir compte notamment de la fréquence à laquelle un navire fait escale dans un port et des dossiers en matière d'immigration qu'il pourrait avoir, ainsi que de la représentation par un agent de bonne réputation. En l'absence de dossier défavorable et s'il est satisfait aux autres critères définis, les pouvoirs publics devraient accorder l'autorisation avant l'arrivée et permettre au navire de se rendre à son poste de mouillage sans qu'il soit nécessaire d'accomplir d'autres formalités d'immigration.

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 des Nations Unies du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.*

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 (article 33.2).

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

* 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)).

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 risque d'engendrer 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 et leurs représentants, ainsi que les capitaines de navires, 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 demeurent indéfiniment à bord des navires.

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 régler les cas d'embarquement clandestin. 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.

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 était chargée. Ceci 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.

4.3.1.2 Pratique recommandée. Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté devraient comprendre, entre autres, selon les besoins, les éléments suivants :

- a) **des patrouilles régulières dans les zones portuaires;**

- b) **la mise en place d'installations de stockage spécifiques pour les cargaisons auxquelles les passagers clandestins peuvent accéder facilement et la surveillance continue des personnes et des cargaisons entrant dans ces zones;**
- c) **l'inspection des entrepôts et des zones de stockage des marchandises;**
- d) **la fouille de la cargaison, dans les cas où la présence de passagers clandestins est manifeste;**
- e) **la coopération entre les pouvoirs publics, les armateurs et capitaines de navires et les autorités compétentes à terre lors de la mise au point des dispositions opérationnelles;**
- f) **la coopération entre les autorités portuaires et les autres autorités compétentes (par exemple les services de police, des douanes et d'immigration) en vue d'empêcher le trafic des personnes;**
- g) **l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre opérant dans les ports nationaux, en vue de garantir que seul le personnel autorisé par ces entités participe aux opérations d'arrimage/de désarrimage ou de chargement/déchargement des navires ou autres opérations liées au séjour des navires au port;**
- h) **l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre en vue de garantir que le personnel qui a accès au navire peut être facilement identifié et qu'il existe une liste des personnes susceptibles de devoir monter à bord du navire dans le cadre de leurs fonctions; et**
- i) **l'encouragement des arrimeurs et autres personnes travaillant dans la zone portuaire à signaler aux autorités portuaires la présence de toutes les personnes qui ne sont apparemment pas autorisées à se trouver dans la zone portuaire.**

Les mesures énoncées dans le cadre de cette pratique recommandée constituent des exemples; il se peut toutefois que d'autres mesures s'imposent. 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, et soient conformes aux prescriptions énoncées dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

4.3.2 Armateur/capitaine

4.3.2.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des armateurs et de leurs représentants dans le port, ainsi que des capitaines et 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 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.

4.3.2.2 Pratique recommandée. Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, le dispositif de sûreté devrait comprendre au moins les mesures préventives suivantes :

- **toutes les portes, écoutilles et moyens d'accès à des cales ou des magasins qui ne sont pas utilisés pendant le séjour du navire au port devraient être fermés à clé;**
- **les points d'accès au navire devraient être limités au nombre minimum et être adéquatement protégés;**
- **les zones du navire situées du côté de la mer devraient être adéquatement protégées;**
- **un service adéquat de garde pont devrait être assuré;**
- **les membres de l'équipage ou, avec l'accord du capitaine du navire, d'autres personnes devraient, dans la mesure du possible, tenir la liste des personnes qui montent à bord et qui descendent du navire;**
- **des moyens de communication adéquats devraient être assurés; et**
- **pendant la nuit, un éclairage adéquat devrait être assuré à bord du navire et le long de la coque.**

Les mesures mentionnées dans cette pratique recommandée constituent des exemples importants; il est possible toutefois d'adopter d'autres mesures qui empêcheraient l'embarquement clandestin. À titre de mesure supplémentaire, tous les membres de l'équipage devraient être conscients du risque d'embarquement de passagers clandestins et faire preuve de vigilance et il faudrait élaborer des instructions particulières à l'intention des membres de l'équipage.

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. 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.

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 possible 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 le ou les passagers clandestins qui pourraient être présents à bord.

4.3.3 Sanctions nationales

4.3.3.1 Norme. Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants doivent, conformément à leur législation nationale, poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et les personnes qui les ont aidés à accéder aux navires.

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. L'obligation de poursuivre les clandestins n'est pas absolue puisque la disposition commence par les mots "Lorsqu'il y a lieu". 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 se préoccuper aussi de la sécurité du navire, de son équipage et si possible, de la cargaison.

4.4.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que les capitaines des navires 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 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 du ou des passagers clandestins à bord du navire.

4.5 Travail à bord

4.5.1 Norme. Il ne doit pas être demandé 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 à bord.

Le Gouvernement contractant doit veiller à ce que les passagers clandestins ne soient pas obligés de travailler à bord du navire sauf dans les situations mentionnées dans la norme. Les Gouvernements contractants peuvent décider de la manière dont cette prescription doit être respectée, par exemple par le biais d'une législation interdisant spécifiquement au capitaine de demander aux passagers clandestins de travailler à bord du navire. La Norme 4.5.1 n'empêche pas 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 du navire

4.6.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines de navires qu'ils s'efforcent par tous les moyens de 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 à tous les ports d'escale suivants, s'il y a lieu.

La communication des renseignements aux pouvoirs publics dans les meilleurs délais leur permet de préparer l'arrivée du passager clandestin. Ces renseignements devraient être communiqués le plus tôt possible.

4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, le capitaine du navire devrait utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 3.

L'utilisation du formulaire spécifié à l'appendice 3 de la présente Annexe 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 faite par celui-ci.

4.6.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines de navires 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 à sa sécurité.

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 3 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 4.6.1. Conformément à la Norme 4.6.3, le capitaine doit toutefois, dans la mesure

nécessaire pour garantir la sûreté du passager clandestin, traiter comme confidentielle la déclaration dans laquelle le passager clandestin fait part de son intention de demander l'asile. Ces renseignements ne doivent pas être communiqués aux pouvoirs publics sans le consentement du passager clandestin. En règle générale, ces renseignements ne sont en aucun cas communiqués aux pouvoirs publics du pays d'embarquement.

4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale

4.7.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient notifier tous les cas d'embarquement clandestin au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Deux fois par an, les pouvoirs publics des Gouvernements contractants devraient 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 dérotté aient autorisé le débarquement du passager clandestin;**

- **que le rapatriement dans un autre pays ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou**
- **que des considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou d'humanité le justifient.**

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.

E. Débarquement et retour d'un passager clandestin

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. Il incombe au propriétaire du navire de s'assurer que le passager clandestin est rapatrié mais ceci nécessitera souvent de collaborer étroitement avec les parties prenantes, principalement les autorités du premier port d'escale après la découverte du passager clandestin.

Les règles sont élaborées de manière à ce que les autorités du premier port d'escale soient tenues d'envisager favorablement le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de l'appréhender à bord, à l'arrivée du navire ou lorsqu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de l'appréhender à bord du navire. Cette obligation doit être interprétée en tenant compte de l'obligation générale de coopérer en vue de régler les cas d'embarquement clandestin qui incombe à toutes les parties prenantes, telle qu'énoncée dans la Norme 4.2.

Les pouvoirs publics devraient accepter le débarquement du passager clandestin si d'autres circonstances empêchent d'organiser son transport par mer hors du pays. Il se pourrait par exemple que sa présence à bord compromette la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage, ou encore la sienne.

De même, les pouvoirs publics devraient accepter le débarquement du passager clandestin lorsque son cas n'est pas réglé au moment du départ du navire. Cette situation se présente en général lorsque le passager clandestin demande à obtenir le statut de réfugié.

Si le passager clandestin est en possession ou est censé être en possession de documents de voyage en cours de validité, les obligations des autorités du premier port d'escale sont plus strictes. 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. Si le passager clandestin n'est pas en possession de documents de voyage en cours de validité, il est autorisé à débarquer si les pouvoirs publics sont convaincus que le propriétaire du navire pourra obtenir ces documents et que toutes les formalités relatives au retour ou au rapatriement du passager clandestin seront réglées, dans les cas où cela est approprié et conforme à la législation nationale.

Les normes concernant l'obligation d'autoriser le débarquement s'adressent essentiellement aux autorités du premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin. Si ce débarquement n'a cependant pas lieu dans ce premier port, une obligation analogue incombe également aux autorités des ports d'escale suivants.

4.9 État dans lequel se trouve le premier port d'escale conformément au 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.

Conformément à la Norme 4.6.1, le capitaine du navire notifie la présence à bord d'un passager clandestin aux pouvoirs publics intéressés dans le premier port d'escale après la découverte du passager en question. Le formulaire figurant à l'appendice 3 de la Convention devrait être utilisé à cette fin à l'arrivée au port. 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 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 des Nations Unies de 1951 relative au statut des réfugiés et ses protocoles d'adhésion.

4.9.2 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 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.

Bien qu'il incombe au capitaine du navire d'organiser le retour du passager clandestin vers le pays où se trouve le port dans lequel il a embarqué, les pouvoirs publics peuvent décider de ne pas utiliser pour cela le navire à bord duquel il est arrivé. Si le passager clandestin est en possession de documents de voyage en cours de validité pour retourner dans le pays où il a embarqué ou pour aller dans un autre pays qui lui accordera l'autorisation d'entrer sur son territoire, il peut utiliser un autre mode de transport, par exemple l'avion, aux frais du capitaine ou de l'agent du navire. Le capitaine ou l'agent du navire est chargé d'accomplir toutes les formalités nécessaires en vue du voyage du passager clandestin. Dans ces cas, les autorités sont tenues de l'autoriser à débarquer du navire, après s'être assurées que les dispositions nécessaires pour son rapatriement ont été

ou seront prises dans les meilleurs délais, toutes les autres formalités étant accomplies. 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, jusqu'au moment de son départ proprement dit. 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. **Lorsqu'il y a lieu et conformément à la législation nationale, 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 l'appréhender à bord à l'arrivée du navire ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de l'appréhender 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 4.8, 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. Le chapitre 4.9 mentionne deux exemples de ce type de situation, mais elle ne s'y limite pas. 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.

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 cet État.

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.

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, les autorités de son pays ne doivent pas être contactées.

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 est un réfugié ou un demandeur d'asile. 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.

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.

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, ce passager n'est pas traité automatiquement comme un membre de l'équipage.

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.

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. Cette lettre 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 aux points 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 où le passager clandestin a débarqué devraient se mettre en contact avec les pouvoirs publics compétents des points de transit pendant le 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, sous réserve des visas normalement exigés et des exigences liées à la sûreté nationale, le transit, par leurs ports et aéroports, 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/elle est national(e), ou vers l'État d'embarquement, ou encore vers un État dans lequel il/elle peut être admis(e), les pouvoirs publics de l'État où le passager clandestin a débarqué devraient, autant que possible, coopérer avec le ou les États de transit suivant(s). Grâce à la communication de tous les renseignements connus sur le passager clandestin à l'(aux) État(s) de transit, le processus de rapatriement serait rapide, le ou les États de transit pouvant prendre à l'avance toutes les dispositions nécessaires qui pourraient avoir trait au transit. Le 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.

La notification donne à l'État du pavillon la possibilité d'examiner le cas et d'aider à le résoudre.

4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins

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. De plus, les autorités qui ont autorisé le passager clandestin à débarquer devraient être informées des possibilités de réduire ces coûts 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.

4.15.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics de l'État où dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, ou son représentant, dans la mesure du possible dans la pratique, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin, si l'armateur doit assumer ces frais. En outre, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, les pouvoirs publics devraient réduire ces frais au minimum s'ils sont à la charge de l'armateur.

Si un armateur doit prendre à sa charge les frais de détention et de retour du passager clandestin, il devrait recevoir dès que possible des renseignements aussi précis que faire se peut sur le montant en question, afin qu'il puisse avoir un aperçu des frais et être en mesure de prendre les dispositions voulues (virement de fonds, etc.). Les pouvoirs publics devraient réduire les frais au minimum afin de ne pas imposer des dépenses administratives supplémentaires à l'armateur.

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 l'État dans lequel le passager clandestin est retenu devraient s'efforcer de maintenir au minimum les frais de séjour, pour éviter que des frais (administratifs) exorbitants n'incombent à l'armateur.

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 toutes les mesures préventives raisonnables ont été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder à bord, 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, s'ils ont coopéré dans toute la mesure possible dans les limites de leurs moyens avec les services de contrôle afin d'empêcher les passagers clandestins d'embarquer à bord de leurs navires.

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 et des autorités portuaires, veiller à ce que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum et, à cette fin, prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations. Ils devraient, en outre, 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 et, surtout dans l'industrie maritime, il est essentiel 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 minerai, 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 de la quantité de navires et de passagers et du nombre de cargaisons. Les pouvoirs publics doivent fournir des effectifs suffisants, des procédures efficaces, ainsi que d'autres services.

On se reportera également au nouveau 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 et des installations portuaires, élaboré en réponse aux menaces ressenties au lendemain des attentats survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis. Le Code ISPS 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". Ce code 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 et des autorités portuaires, veiller à ce que des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations soient prises 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, s'il y a lieu, entreposage ou réexpédition. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre le magasin de marchandises et la zone des pouvoirs publics, qu'il convient de situer l'un et l'autre à proximité des quais, et des appareils d'acheminement devraient être mis en place partout où cela est possible.

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. Les entrepôts, les zones où les conteneurs peuvent être déposés 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. On pourrait

même envisager de regrouper ces divers sites et installations. Cela éviterait de multiplier les déplacements des cargaisons sur les quais.

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 être protégées en permanence contre l'accès par des personnes non autorisées.

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 la création d'installation d'entreposage de ce type par des sociétés privées dans la zone de dédouanement ou d'autres lieux de la zone de quai. Les ports devraient également être dotés de zones clôturées et d'installations d'entreposage sécurisées afin d'éviter l'enlèvement illicite de cargaisons.

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.

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 formalités sont accomplies simultanément au même endroit et en un minimum de temps.

La pratique consistant à n'habiliter qu'un seul service public à procéder au traitement des renseignements reçus est également connue comme le principe d'"une seule opération", en vertu duquel dans un premier temps, les opérateurs commerciaux sont dirigés 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 des Pratiques recommandées 1.7.1 et 1.8.1 sur les systèmes communautaires et la notion de "guichet unique". Ces notions permettent d'assurer une circulation efficace de l'information entre les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux concernés.

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 de droits et taxes à payer, au-dessous duquel aucune taxe ne serait perçue.

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. Il pourrait être nécessaire d'obliger les pouvoirs publics à 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.

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.

La Convention d'Istanbul (1990) régit en particulier l'admission temporaire, 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 Réservé.

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^{ème} 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 sur lesquelles il est possible de 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 envisager l'introduction de procédures simplifiées pour les personnes agréées par la douane permettant :

- 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 documents ou leur équivalent sous forme électronique utilisés dans cette phase sont habituellement la déclaration générale et la déclaration de la cargaison, prescrites au chapitre 2 de l'Annexe à la Convention FAL, ou le manifeste de la cargaison. La mainlevée ou le dédouanement ne sont pas normalement permis sur la base de ces documents récapitulatifs. 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 limitent les inspections physiques au minimum nécessaire pour garantir le respect de la loi.

Le volume du trafic international de marchandises a augmenté au cours des dernières décennies et il ne va pas cesser d'augmenter. Le secteur fait toutefois 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. Dans la mesure où ils disposent de ressources suffisantes, 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 chargé 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 sceller l'unité de transport immédiatement après l'empotage du conteneur. 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 dont ont besoin les pouvoirs publics. Dans beaucoup de pays qui utilisent encore les déclarations sur papier, les déclarations douanières comportent une copie destinée aux services statistiques. Dans les pays où les déclarations sont traitées électroniquement, les données statistiques peuvent être facilement extraites et transmises électroniquement aux services statistiques. Le principe du "guichet unique", décrit dans la Pratique recommandée 1.8.1, 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.

Cette pratique recommandée insiste sur l'utilisation de l'informatique, un thème évoqué dans plusieurs dispositions du chapitre premier. Dans de nombreux pays, les déclarations sur papier sont de plus en plus souvent remplacées par des déclarations électroniques, y compris aux fins de l'évaluation préalable des risques. Cela permet aux pouvoirs publics de traiter l'information par voie électronique et d'échanger les données avec le déclarant au sujet de l'état d'avancement du traitement de la déclaration. De même, les renseignements supplémentaires requis pour le dédouanement de la cargaison et l'évaluation des risques qu'elle présente peuvent être échangés par voie électronique.

5.14.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'apurer 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 d'embarquement 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 soumise ultérieurement à une autre formalité douanière avant l'embarquement. 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'une copie de 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. À condition que cela soit conforme à leurs législations respectives, les pouvoirs publics doivent autoriser l'admission temporaire de conteneurs et de palettes, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances et faciliter leur utilisation dans le trafic maritime.

La partie C du chapitre 5 de la présente Annexe traite de l'admission temporaire des conteneurs, palettes et autres types d'emballages. 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, 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 la note explicative 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.

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 et les palettes qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé.

L'Annexe B3 de la Convention d'Istanbul prévoit une procédure d'admission temporaire pour une période d'au moins six mois, une procédure d'engagement simple sans constitution de garantie, en lieu et place d'un document douanier, 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.

5.17 Norme. Les pouvoirs publics autorisent les conteneurs et les palettes 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.

En règle générale, les conteneurs et les palettes font partie du chargement et, en raison de leur nature, ils dépendent de la cargaison. De nombreux pays autorisent l'importation temporaire de conteneurs et de palettes sur la base d'une déclaration en douane présumée (fictive). Toute mesure de contrôle vise généralement les marchandises, mais peut aussi comprendre le conteneur et/ou les palettes.

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.

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 la 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 soit modifiée lorsque les explications données sont satisfaisantes et ne devraient pas infliger de sanction. La situation évoquée dans cette norme pourrait se présenter plus souvent puisque désormais, pour des raisons de sûreté, les renseignements à fournir dans la déclaration de la cargaison doivent être soumis aux premiers stades du processus logistique, avant l'arrivée du navire.

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 sa réexpédition à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises dangereuses, 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 ou dans un lieu d'entreposage et que les marchandises n'ont pas encore été déclarées pour une destination douanière finale et qu'aucun droit et aucune taxe n'ont 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. S'il s'agit simplement d'affecter une nouvelle destination à la cargaison après dédouanement, les procédures normales devraient être appliquées.

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 le

manifeste de cargaison. Il s'ensuit que les renseignements relatifs à la cargaison qui sont à la disposition de l'armateur sont souvent limités. 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.

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.

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 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 ou 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.

En raison du comportement environnemental et clinique de certains agents à l'origine de maladies contagieuses, il est devenu obligatoire de présenter aux autorités

sanitaires des certificats de qualité sanitaire pour les matières brutes importées qui proviennent d'espèces sauvages pouvant présenter un risque sanitaire, ainsi que pour les produits contenant de telles matières. Les autorités sanitaires doivent adopter ces mesures préventives pour s'assurer que les consommateurs ne soient pas exposés aux dangers qui affectent la santé publique.

6.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, chaque fois que cela est possible, accorder la libre pratique par radio 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 radio 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.

La libre pratique par radio vise 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 fournis témoignent d'une évaluation satisfaisante des renseignements nécessaires pour pouvoir délivrer le certificat pertinent, ainsi que pour dispenser de l'inspection à bord au moment de la délivrance.

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'uniformisation de l'emploi.

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 doit 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. 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.

La stricte application de la législation sanitaire aux ports et l'observation de la quarantaine pour les plantes et animaux sont des éléments essentiels pour prévenir les épidémies et la transmission de maladies au bétail et autres espèces, ainsi que pour assurer la protection phytosanitaire des États Membres.

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.

Chaque station portuaire doit veiller à ce que des installations médicales et des services sanitaires soient disponibles pour fournir en permanence les soins médicaux externes appropriés dont pourraient avoir besoin en cas d'urgence l'équipage et les passagers.

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 avitaillement, 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 exceptions peuvent toutefois être envisagées 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 rendre impossible 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 lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les États intéressés.

En pareils cas, le certificat de qualité des matières et produits concernés et, lorsque le contexte épidémiologique international l'exige, le certificat vétérinaire international doivent être exigés pour chacune des matières premières provenant de ruminants.

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.

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 au gouvernement 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.

Cette norme met l'accent sur le principe de base de la Convention, qui est de faciliter le respect des formalités portuaires pour réduire la durée du séjour des navires et de simplifier les procédures. La nécessité de disposer de renseignements concernant les heures d'arrivée et de départ prévues est motivée par l'organisation quotidienne et administrative de l'administration portuaire.

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 dératisation ou d'exemption de dératisation. 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.

Les visites médicales effectuées à bord des navires sont facturées aux armateurs par l'intermédiaire de leurs agents respectifs.

7.5 Pratique recommandée. Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures normales visées dans 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 doit avoir un coût raisonnable afin de ne pas faire augmenter le coût des droits portuaires, ce qui aurait des incidences sur la valeur du fret, et doit 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 services sous-traités par les pouvoirs publics à une tierce partie doivent permettre d'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, établir des Mémoires d'entente afin qu'un État puisse prévoir à l'avance les mesures qui permettent de réduire la durée du séjour des navires dans les ports d'un autre État.

C. *Activités de secours en cas de situation d'urgence*

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.**

De par leur nature, 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 pour pouvoir être menées à bien 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.

Le déroulement des formalités pour les personnes, le matériel et les cargaisons utilisés dans le cadre des opérations mentionnées dans la Norme 7.8 doit, aux fins de simplification et de cohérence, obéir aux règles qui s'appliquent à ces opérations spéciales.

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

La mise en œuvre de mesures de protection est un facteur important pour l'intégrité et la sécurité du trafic maritime international. Tous les moyens possibles doivent donc être mis à disposition afin de contribuer à l'application des mesures recommandées pour garantir cette protection.

D. Commissions nationales de simplification des formalités

7.11 Pratique recommandée. Chaque Gouvernement contractant devrait, lorsqu'il juge qu'une telle mesure est nécessaire et appropriée, établir 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.

Un programme national de simplification du transport maritime est un instrument très important pour assurer la mise en œuvre efficace, à l'échelon national, des mesures prescrites par la Convention.

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 et les armateurs.

Compte tenu de services publics, d'institutions privées, de compagnies de navigation et d'opérateurs maritimes assurant le traitement de documents très divers, il est nécessaire d'adopter un système de documentation harmonisé et normalisé qui contribue à garantir l'uniformité des documents et à faciliter le trafic maritime.

Pour y parvenir, il est recommandé de constituer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organe de coordination qui coordonne toutes les activités requises par la Convention.

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.