

DECRET N° 89-154 du 20 Avril 1989

portant ratification de la Convention  
de 1965 visant à faciliter le Trafic  
Maritime International (Convention FAL).

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ETAT, PRESIDENT DU  
CONSEIL EXECUTIF NATIONAL,

- VU l'ordonnance N° 77-32 du 9 Septembre 1977 portant promulgation de la Loi Fondamentale de la République Populaire du Bénin et les Lois Constitutionnelles qui l'ont modifiée ;
- VU le décret N° 88-315 du 29 Juillet 1988 portant composition du Conseil Exécutif National et de son Comité Permanent ;
- VU le décret N° 88-525 du 29 Décembre 1988 portant transmission au Comité Permanent de l'Assemblée Nationale Révolutionnaire pour autorisation de ratification de la Convention de 1965 visant à faciliter le Trafic International (Convention FAL) ;
- VU la décision N° 89-23/ANR/CP/P du 27 Mars 1989 autorisant la ratification de la Convention de 1965 visant à faciliter le Trafic Maritime International (Convention FAL),

DECRETE :

Article 1er.- Est ratifié la Convention de 1965 visant à faciliter le Trafic Maritime International (Convention FAL) dont le texte est joint à ce décret.

Article 2.- Le présent décret sera publié au Journal Officiel.

Fait à COTONOU, le 20 Avril 1989

par le Président de la République,  
Chef de l'Etat, Président du Conseil  
Exécutif National,

Mathieu KEREKOU

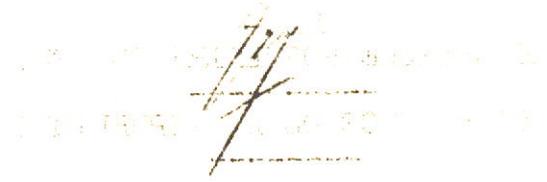
.../...

Le Ministre des Finances,



Justin GNIDEHOU  
Ministre intérimaire

Le Ministre de l'Equipeement  
et des Transports,



Saliou ABOUDOU  
Ministre intérimaire

Le Ministre Délégué auprès du  
Président de la République,  
Chargé de l'Intérieur, de la  
Sécurité Publique et de l'Ad-  
ministration Territoriale,



Paul Irenée ZINSOU  
Ministre intérimaire

Le Ministre des Affaires Etrangères  
et de la Coopération,



Guy Landry HAZOUME

Ampliatiions : PR 6 SA/CC 4 CP/ANR 4 CPC 2 PPC 1 SGCEN 4 MET-MF-  
MISPAT-MAEC 16 autres Ministères 12 CEAP 6 DB-DCF-DSDV-DTCP-DI 10  
DPE-DLC-INSAE 3 IGE 3 GCONB 1 DCCT 1 SPD 1 UNB-FASJEP 2 BN-DAN 2  
JORPB 1.-

ORGANISATION MARITIME  
INTERNATIONALE  
(OMI)

en vertu des amendements à la Conven-  
tion portant création de l'Organisation qui  
sont entrés en vigueur le 22 mai 1982.

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE  
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

**CONVENTION VISANT A  
FACILITER LE TRAFIC  
MARITIME INTERNATIONAL**

et

**RESOLUTIONS**

adoptées par la

**CONFERENCE INTERNATIONALE  
VISANT A FACILITER LES VOYAGES ET  
LES TRANSPORTS MARITIMES, 1965**



LONDRES 1978

La présente publication contient la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, l'Annexe à cette Convention qui incorpore les amendements entrés en vigueur le 31 juillet 1978, et les résolutions adoptées par la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes, 1965.

Le texte modifié de l'article VII de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 a été adopté en novembre 1973 par une conférence des Parties à la Convention convoquée en application de l'article IX. N'étant pas encore entré en vigueur, cet amendement n'a pas été incorporé dans le texte de la Convention; il est toutefois reproduit à la page 4 pour l'information du lecteur.

L'Acte final de la Conférence n'a pas été inclus dans la présente publication.

**TEXTE MODIFIE**  
**DE L'ARTICLE VII DE LA CONVENTION DE 1965**  
**VISANT A FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**

*(pas encore en vigueur)*

**Article VII**

1) L'Annexe de la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.

2) Tout Gouvernement contractant peut proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général") :

a) Tout amendement proposé conformément au présent paragraphe est examiné par le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation, à condition qu'il ait été diffusé trois mois au moins avant la réunion dudit Comité. S'il est adopté par les deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, le Secrétaire général le communique à tous les Gouvernements contractants.

b) Tout amendement à l'Annexe adopté conformément au présent paragraphe entre en vigueur quinze mois après que le Secrétaire général a communiqué la proposition à tous les Gouvernements contractants, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait, dans un délai de douze mois après cette communication, notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ladite proposition.

c) Le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de toute notification qu'il reçoit conformément à l'alinéa b) ainsi que de la date d'entrée en vigueur.

d) Les Gouvernements contractants qui n'acceptent pas un amendement ne sont pas liés par cet amendement mais suivent la procédure définie à l'article VIII de la présente Convention.

3) Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

4) Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

**TABLE DES MATIERES**

	<i>Page</i>
<b>Convention visant à faciliter le trafic maritime international</b> (Annexe A à l'Acte final de la Conférence de 1965) . . . . .	7
<b>Annexe à la Convention</b> (Annexe B à l'Acte final) . . . . .	14
Chapitre premier – Définitions et dispositions générales . . . . .	14
A. Définitions . . . . .	14
B. Dispositions générales . . . . .	15
Chapitre 2 – Entrée, séjour au port et sortie des navires . . . . .	16
A. Dispositions générales . . . . .	16
B. Contenu et objet des papiers de bord . . . . .	16
C. Documents d'entrée . . . . .	20
D. Documents de sortie . . . . .	20
E. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages . . . . .	20
F. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même Etat . . . . .	21
G. Etablissement des documents . . . . .	22
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 ou d'autres personnes malades ou blessés nécessitant un traitement médical urgent . . . . .	22
Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes . . . . .	23
A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ . . . . .	23
B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages . . . . .	26
C. Octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers . . . . .	27
D. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit . . . . .	29
E. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques . . . . .	29
F. Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre . . . . .	29

	<i>Page</i>
Chapitre 4 – Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires . . . . .	30
Chapitre 5 – Dispositions diverses . . . . .	31
A. Soumissions et autres formes de garantie . . . . .	31
B. Erreurs dans les documents : sanctions . . . . .	32
C. Services dans les ports . . . . .	32
D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu . . . . .	33
E. Limitation de la responsabilité de l'armateur . . . . .	33
F. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle . . . . .	33
<b>Résolutions adoptées par la Conférence</b> (Annexe C à l'Acte final) . . . . .	34
Résolution 1 – Nécessité d'encourager les Etats à approuver la Convention ou à y adhérer . . . . .	34
Résolution 2 – Acceptation des normes . . . . .	34
Résolution 3 – Création de commissions nationales et régionales . . . . .	35
Résolution 4 – Constitution d'un groupe de travail ad hoc . . . . .	35
Résolution 5 – Travaux futurs sur les mesures diverses d'assouplissement . . . . .	36
Résolution 6 – Assouplissement des formalités pour le tourisme et les voyages internationaux . . . . .	37

**Les Gouvernements contractants,**

désireux de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,

sont convenus des dispositions suivantes:

**Article premier**

Conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe, les Gouvernements contractants s'engagent à adopter toutes mesures appropriées tendant à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter les retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

**Article II**

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter l'arrivée, le séjour au port et la sortie des navires. Ces mesures seront, dans toute la mesure du possible, au moins aussi favorables que celles qui sont en vigueur pour d'autres modes de transport internationaux, bien qu'elles puissent en différer selon les conditions particulières à chacun d'eux.

2) Les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international, prévues dans la présente Convention et son Annexe, s'appliquent également aux navires d'Etats riverains ou non de la mer, dont les gouvernements sont parties à la présente Convention.

3) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance.

**Article III**

Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, formalités et documents dans tous les domaines où cette uniformisation peut faciliter et améliorer le trafic maritime international, ainsi qu'à réduire au minimum les modifications jugées nécessaires pour répondre à des exigences d'ordre interne.

#### Article IV

Afin d'atteindre les objectifs énoncés aux articles précédents de la présente Convention, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer entre eux ou par l'intermédiaire de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation") pour les questions se rapportant aux procédures, formalités et documents requis, ainsi qu'à leur application au trafic maritime international.

#### Article V

1) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme faisant obstacle à l'application de mesures plus favorables dont un Gouvernement contractant fait ou pourrait faire bénéficier le trafic maritime international en vertu de sa législation nationale ou de dispositions de tout autre accord international.

2) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme empêchant un Gouvernement contractant d'appliquer des mesures temporaires qu'il juge nécessaires pour préserver la moralité, la sécurité et l'ordre publics, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation de maladies ou de fléaux risquant d'affecter la santé publique ou de s'attaquer aux animaux ou aux végétaux.

3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent régis par la législation des Gouvernements contractants.

#### Article VI

Aux fins d'application de la présente Convention et de son Annexe, on entend:

- a) par "normes", les dispositions qu'il est jugé possible et nécessaire de faire appliquer uniformément par les Gouvernements contractants, conformément à la Convention, afin de faciliter le trafic maritime international;
- b) par "pratiques recommandées", les dispositions qu'il est jugé souhaitable de faire appliquer par les Gouvernements contractants pour faciliter le trafic maritime international.

#### Article VII

1) L'Annexe à la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.

2) Tout Gouvernement contractant peut prendre l'initiative de proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général"):

- a) à la demande expresse d'un Gouvernement contractant, le Secrétaire général communique directement les propositions d'amendement à tous les Gouvernements contractants pour examen et approbation. S'il ne reçoit pas de demande expresse à cet effet, le Secrétaire général peut procéder aux consultations qu'il estime souhaitables avant de communiquer ces propositions aux Gouvernements contractants;
- b) chaque Gouvernement contractant notifie au Secrétaire général dans l'année qui suit la réception de cette communication s'il approuve ou non l'amendement proposé;
- c) toute notification de cet ordre est adressée par écrit au Secrétaire général qui en avise tous les Gouvernements contractants;
- d) tout amendement à l'Annexe adopté conformément au présent paragraphe entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est approuvé par plus de la moitié des Gouvernements contractants;
- e) le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur aux termes du présent paragraphe ainsi que de la date à laquelle cet amendement entrera en vigueur.

3) Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

4) Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

#### Article VIII\*

1) Tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons

\* *Note de l'éditeur* : Le texte des notifications reçues des Gouvernements contractants conformément à cet article fait l'objet d'une publication particulière intitulée "Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 - Supplément relatif à l'Annexe" - Notifications des Gouvernements contractants aux termes de l'article VIII de la Convention (Numéro de vente 76.09.B).

particulières d'exiger des dispositions différentes de celles prévues dans ladite norme, doit informer le Secrétaire général de cette situation et des différences existant avec la norme. Cette notification intervient aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard du gouvernement intéressé ou lorsqu'il a pris la décision d'exiger des procédures, formalités et documents différant des prescriptions de la norme.

2) S'il s'agit d'amendement à une norme ou d'une norme nouvellement adoptée, l'existence d'une différence doit être notifiée au Secrétaire général aussitôt que possible après la date d'entrée en vigueur de ces modifications ou après que la décision a été prise d'exiger des procédures, formalités ou documents différents. Tout Gouvernement contractant peut notifier en même temps les mesures qu'il se propose de prendre pour adapter les procédures, formalités ou documents qu'il exige aux dispositions de la norme amendée ou nouvelle.

3) Les Gouvernements contractants sont instamment invités à adapter dans toute la mesure du possible aux pratiques recommandées les procédures, formalités et documents qu'ils exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.

4) Le Secrétaire général informe les Gouvernements contractants de toute notification qui lui est faite en application des paragraphes précédents du présent article.

#### Article IX

Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants, pour la révision ou l'amendement de la présente Convention, à la demande d'un tiers au moins des Gouvernements contractants. Les dispositions révisées ou les amendements sont adoptés par la Conférence à la majorité des deux tiers; ils font l'objet de copies certifiées conformes qui sont ensuite adressées par le Secrétaire général à tous les Gouvernements contractants pour approbation. Une année après que les dispositions révisées ou les amendements auront été approuvés par les deux tiers des Gouvernements contractants, chaque révision ou amendement entrera en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré qu'ils ne l'approuvent pas. La Conférence peut, par un vote à la majorité des deux tiers, décider au moment de l'adoption d'un texte révisé ou d'un amendement que celui-ci est d'une nature telle que tout gouvernement qui a fait cette déclaration et qui n'approuve pas la révision ou l'amendement dans le délai d'une année après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la Convention.

#### Article X

1) La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter de ce jour et elle restera ensuite ouverte à l'adhésion.

2) Les Gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque des institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) la signature sans réserve quant à l'approbation;
- b) la signature avec réserve quant à l'approbation, suivie d'approbation; et
- c) l'adhésion.

L'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3) Le Gouvernement de tout Etat non habilité à devenir partie à la Convention en vertu du paragraphe 2 du présent article peut en faire la demande au Secrétaire général. Il pourra être admis à devenir partie à la Convention, conformément aux dispositions du paragraphe 2, à condition que sa demande ait été approuvée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés.

#### Article XI

La présente Convention entre en vigueur soixante jours après la date à laquelle les Gouvernements de dix Etats au moins l'auront signée sans réserve quant à l'approbation ou auront déposé leur instrument d'approbation ou d'adhésion. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout gouvernement qui l'approuve ou y adhère ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

#### Article XII

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur trois années à l'égard d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement peut la dénoncer par notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique à tous les autres Gouvernements contractants la teneur et la date de réception de toute notification de cette nature. Cette dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à la fin de toute période plus longue que pourra spécifier ladite notification.

## Article XIII

- 1)
  - a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention s'étend à un tel territoire.
  - b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de toute autre date qui y est indiquée.
  - c) Les dispositions de l'article VIII de la présente Convention s'appliquent à tout territoire auquel la Convention s'étend conformément au présent article. L'expression "ses procédures, formalités et documents" comprend dans ce cas les dispositions en vigueur dans le territoire en question.
  - d) La présente Convention cesse de s'appliquer à tout territoire après un délai d'un an à partir de la date de réception d'une notification adressée à cet effet au Secrétaire général, ou à la fin de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.
- 2) Le Secrétaire général notifie à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable.

## Article XIV

Le Secrétaire général fait connaître à tous les Gouvernements signataires de la Convention, à tous les Gouvernements contractants et à tous les Membres de l'Organisation:

- a) l'état des signatures apposées à la présente Convention et leur date;
- b) le dépôt des instruments d'approbation et d'adhésion, ainsi que les dates de dépôt;
- c) la date à laquelle la Convention entrera en vigueur conformément à l'article XI;
- d) les notifications reçues conformément aux articles XII et XIII ainsi que leur date;
- e) la convocation de toute conférence prévue aux articles VII et IX.

La présente Convention et son Annexe seront déposées auprès du Secrétaire général qui en communiquera des copies certifiées conformes aux Gouvernements signataires et à tous les autres Gouvernements qui adhèrent à la présente Convention. Dès que la Convention entrera en vigueur, le Secrétaire général la fera enregistrer conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## Article XVI

La présente Convention et son Annexe sont rédigées en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, lesquelles sont déposées avec les textes originaux signés.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements ont signé la présente Convention.\*

FAIT à Londres, le 9 avril 1965.

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.

## CHAPITRE PREMIER – DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

### A. DEFINITIONS

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

*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 quelconque 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.

*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.

*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 d'équipage.

*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.

*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.

*Poste.* Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales et destinés à être remis à des administrations postales.

*Pouvoirs publics.* Organismes ou fonctionnaires dans un Etat qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit Etat 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 GENERALES

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, ainsi que de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

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

Lorsqu'à l'Annexe figure une énumération de renseignements, les pouvoirs publics ne demandent que ceux qui leur paraissent indispensables.

1.2 *Pratique recommandée.* Compte tenu du fait que des documents peuvent être séparément prescrits et imposés à certaines fins 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 prévoir la fusion en un seul de deux ou plusieurs documents dans tous les cas où cela est possible et où il en résulterait une simplification appréciable.

## CHAPITRE 2 – ENTREE, SEJOUR 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 GENERALES

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 prévus au 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 bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé.

### 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 renseignements relatifs au navire.

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

2.2.2 *Pratique recommandée.* Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient exiger d'autres renseignements que les suivants :

- nom et description du navire
- nationalité du navire
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et adresse 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.

2.2.3 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration générale datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

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

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

a) à l'arrivée

- nom et nationalité du navire
- nom du capitaine
- port de provenance
- port où est rédigée la déclaration
- marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
- numéro des connaissements de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
- ports auxquels la marchandises restant à bord doit être débarquée
- premier port d'embarquement de la marchandise chargée sous connaissement direct;

b) au départ

- nom et nationalité du navire
- nom du capitaine
- port de destination
- pour les marchandises chargées au port en question : marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
- numéros des connaissements pour les marchandises embarquées au port en question.

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

2.3.3 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration de la cargaison datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

2.3.4 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient accepter, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne tous les renseignements visés aux pratiques recommandées 2.3.1 et 2.3.2 et qu'il soit daté et signé comme prévu à la norme 2.3.3.

Les pouvoirs publics pourraient également accepter un exemplaire du connaissement signé comme prévu à la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les renseignements visés dans les pratiques recommandées 2.3.1 et 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournis par ailleurs et dûment certifiés.

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

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.

2.4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des provisions de bord 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.

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.

2.5.1 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des effets et marchandises de l'équipage datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine. 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.

2.5.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que s'ils sont passibles de droits ou soumis à des prohibitions ou à des restrictions.

2.6 *Norme.* La liste de l'équipage est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

2.6.1 *Pratique recommandée.* Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants :

- nom et nationalité du navire
- 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
- venant de.

2.6.2 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la liste de l'équipage datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine.

2.7 *Norme.* La liste des passagers est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs aux passagers à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

2.7.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de liste des passagers pour de courtes traversées ou des services mixtes navire/chemin de fer entre pays voisins.

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.

2.7.3 *Pratique recommandée.* Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants :

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- port d'embarquement
- port de débarquement
- port et date d'entrée du navire.

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

2.7.5 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la liste des passagers datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

2.7.6 *Norme.* Les pouvoirs publics devraient veiller à ce que les armateurs leur notifient à l'arrivée la présence de tout passager clandestin découvert à bord.

2.8 *Norme.* A l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que celle prescrite par la Convention postale universelle.

2.9 *Norme.* La déclaration maritime de santé est le document de base qui fournit à l'autorité sanitaire du port les renseignements relatifs à l'état sanitaire à bord du navire au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

2.10 *Norme.* A 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 de la déclaration maritime de santé.

D. DOCUMENTS DE SORTIE

2.11 *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.

2.11.1 *Norme.* Une nouvelle déclaration de la cargaison ne devrait 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.

2.11.2 *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 dans ce port.

2.11.3 *Norme.* Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie, l'exemplaire de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé et fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage, ou précise qu'aucune modification n'a été apportée.

E. MESURES VISANT A FACILITER LE DEROULEMENT DES FORMALITES CONCERNANT LA CARGAISON, LES PASSAGERS, L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES

2.12 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations 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. Ils devraient prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leur cargaison puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

2.12.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations 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, dédouanement 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 douanes, 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.

2.12.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou les exploitants de quais et de magasins de marchandises à prévoir des installations spéciales d'entreposage pour les marchandises pour lesquelles il existe un risque élevé de vol et à protéger les zones où ces marchandises doivent être entreposées soit temporairement, soit pour des périodes prolongées avant d'être réacheminées ou livrées localement de manière que les personnes non autorisées ne puissent y accéder.

2.12.3 *Norme.* A condition que cela soit conforme à leurs législations respectives, les pouvoirs publics doivent autoriser l'importation 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.

2.12.4 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée à la norme 2.12.3, 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'Etat intéressé.

2.12.5 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient autoriser les conteneurs et les palettes qui entrent dans le territoire d'un Etat en vertu des dispositions de la norme 2.12.3 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.

F. ESCALES SUCCESSIVES DANS DEUX OU PLUSIEURS PORTS D'UN MEME ETAT

2.13 *Pratique recommandée.* Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un Etat, 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.

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

2.15 *Norme.* Les pouvoirs publics n'exigent pas que les documents visés au présent chapitre soient dactylographiés. Les mentions manuscrites, à l'encre ou au crayon indélébile, sont acceptées si elles sont lisibles. Les documents établis à l'aide de techniques de traitement électronique des données ou d'autres techniques de traitement automatique, sous une forme lisible et compréhensible, doivent être acceptés.

2.16 *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, 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.

**H. MESURES PARTICULIERES DE SIMPLIFICATION DES  
FORMALITES EN FAVEUR DES NAVIRES FAISANT ESCALE  
DANS DES PORTS POUR Y DEBARQUER DES MEMBRES  
DE L'EQUIPAGE, DES PASSAGERS OU D'AUTRES  
PERSONNES MALADES OU BLESSES NECESSITANT  
UN TRAITEMENT MEDICAL URGENT**

2.17 *Norme.* Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des propriétaires de navires 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 ou d'autres personnes malades ou blessés nécessitant un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité et le statut des personnes.

2.18 *Norme.* Les pouvoirs publics informent par radio chaque fois que cela est possible et en tout état de cause par les voies les plus rapides dont ils disposent, le capitaine avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.

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

2.20 *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.

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

2.22 *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.

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

2.24 *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.

**CHAPITRE 3 – ARRIVEE ET DEPART 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 FORMALITES D'ARRIVEE ET DE DEPART**

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.

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.

3.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient prendre des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne seraient contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des

passports 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.

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

3.4 *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 figurant dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec celles-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés à la présente Annexe.

3.5 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés à 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.

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

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.

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.

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

3.10 *Norme.* Une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité ou un passeport constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

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.

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.

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.

**B. MESURES VISANT A FACILITER LE DEROULEMENT DES  
FORMALITES CONCERNANT LA CARGAISON, LES PASSAGERS,  
L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES**

3.11 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations 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.

3.11.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient :

- a) avec le concours des armateurs et des administrations 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;
- b) veiller à ce que les administrations 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.

3.12 *Norme.* Les pouvoirs publics devraient exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions pour aider à 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;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage;
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

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

3.14 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des passagers et de l'équipage en vue de leur admission sur le territoire de l'Etat, lorsque ce contrôle est exigé.

3.15 *Norme.* Les pouvoirs publics n'infligent pas de sanctions 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'Etat.

3.15.1 *Norme.* Les pouvoirs publics devraient inviter les armateurs à prendre toutes dispositions utiles pour que les passagers soient en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par les Gouvernements contractants.

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

**C. OCTROI DE FACILITES AUX NAVIRES EN CROISIERE  
ET A LEURS PASSAGERS**

3.16.1 *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.

3.16.2 *Norme.* 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.

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

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

3.16.5 *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.

*Note :* Aux termes de la présente pratique recommandée, tout Etat 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.

3.16.6 *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.

3.16.7 *Norme.* D'une manière générale, les fonctionnaires des services d'immigration ne doivent interroger les passagers en croisière qu'aux fins de vérification d'identité.

3.16.8 *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.

3.16.9 *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.

3.16.10 *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.

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

3.16.12 *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.

3.16.13 *Norme.* Les passagers en croisière ne doivent pas être tenus de fournir une déclaration écrite aux douanes.

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

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

3.16.16 *Pratique recommandée.* Sauf lorsque le contrôle des passagers est effectué uniquement d'après la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger que les renseignements suivants soient donnés sur la liste des passagers :

- Nationalité (colonne 6)
- Date et lieu de naissance (colonne 7)
- Port d'embarquement (colonne 8)
- Port de débarquement (colonne 9).

#### D. MESURES PARTICULIERES D'ASSOULPISSEMENT DES FORMALITES POUR LES PASSAGERS EN TRANSIT

3.17.1 *Norme.* Un passager en transit qui reste à bord du navire sur lequel il est arrivé et repart à bord de ce navire n'est pas normalement soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics.

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

3.17.3 *Pratique recommandée.* Un passager en transit devrait être dispensé de remplir une carte de débarquement/d'embarquement.

3.17.4 *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.

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

3.17.6 *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 douanière écrite.

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

#### E. MESURES D'ASSOULPISSEMENT DES FORMALITES POUR LES NAVIRES UTILISES A DES FINS SCIENTIFIQUES

3.18 *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 accordées aux membres de l'équipage du navire.

#### F. AUTRES MESURES D'ASSOULPISSEMENT DES FORMALITES EXIGEEES DES ETRANGERS APPARTENANT A L'EQUIPAGE DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX - AUTORISATION DE DESCENDRE A TERRE

3.19 *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.

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

3.19.2 *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.

3.19.3 *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.

3.19.4 *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 énoncés à la norme 3.10.

## CHAPITRE 4 – HYGIENE, SERVICES MEDICAUX ET QUARANTAINE, SERVICES VETERINAIRES ET PHYTOSANITAIRES

4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics d'un Etat qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international devraient s'efforcer d'appliquer les dispositions de ce Règlement aux transports maritimes internationaux.

4.2 *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 98 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce Règlement.

4.3 *Pratique recommandée.* Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou des 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.

4.4 *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.

4.4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics devraient 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 délai 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.

4.5 *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 formules 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.

4.6 *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.

4.7 *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.

4.8 *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.

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

4.10 *Norme.* Sauf en cas d'urgence comportant 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 pas infecté ou 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.

4.11 *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 quarantenaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les Etats intéressés.

## CHAPITRE 5 – DISPOSITIONS DIVERSES

### A. SOUMISSIONS ET AUTRES FORMES DE GARANTIE

5.1 *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'Etat, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

## B. ERREURS DANS LES DOCUMENTS : SANCTIONS

5.2 *Norme.* Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé à 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 lesdits erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

5.3 *Norme.* En cas d'erreurs relevées dans les documents visés à la présente Annexe et signés par l'armateur, le capitaine, ou en leur nom, 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.

## C. SERVICES DANS LES PORTS

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

5.4.1 *Norme.* Les Gouvernements contractants devraient 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.

5.4.2 *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 dératissage ou d'exemption de dératissage. 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'Etat 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.

5.4.3 *Pratique recommandée.* Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 5.4, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

5.5 *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 qu'elles soient leur valeur et leur nature.

5.6 *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 Etat.

## D. CARGAISON NON DECHARGEE DANS LE PORT DE DESTINATION PREVU

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

5.8 *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.

## E. LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR

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

5.10 *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.

## F. ACTIVITES DE SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE NATURELLE

5.11 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent faciliter l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins d'activités de secours en cas de catastrophe naturelle.

5.12 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent, dans toute la mesure du possible, faciliter les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes et les cargaisons arrivant à bord des navires visés à la norme 5.11.

## Résolution 1

### Nécessité d'encourager les Etats à approuver la Convention ou à y adhérer

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

RECONNAISSANT que, pour faciliter le trafic maritime, il est hautement souhaitable de simplifier et de réduire de manière uniforme les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,

DECIDE que:

1) les Etats représentés à la Conférence sont invités à approuver aussitôt que possible la Convention visant à faciliter le trafic maritime international;

2) l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime devrait appeler l'attention de ses Membres et des Membres de l'Organisation des Nations Unies ou de l'une quelconque des institutions spécialisées, des membres de l'Agence internationale de l'énergie atomique et des parties au Statut de la Cour internationale de Justice, qui ne sont ni membres de l'Organisation ni parties à la Convention, sur l'opportunité de coopérer aux mesures ainsi prises sur le plan international pour faciliter les voyages et les transports, et les inviter à devenir parties à la Convention;

3) dans la mesure où elle le peut, l'Organisation devrait fournir aux gouvernements qui ne sont pas parties à la Convention, sur leur demande, des renseignements et des avis propres à leur permettre d'approuver la Convention ou d'y adhérer.

## Résolution 2

### Acceptation des normes

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

RECONNAISSANT que les dispositions de l'Annexe à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international devraient, autant que possible, être adoptées par les Gouvernements contractants,

AYANT REDIGE les normes qui font partie de l'Annexe B de manière à faciliter leur incorporation dans la législation nationale,

d'appeler l'attention des Gouvernements contractants et des Membres de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime sur l'opportunité d'accepter les normes dans toute la mesure possible et d'y adapter leurs propres procédures, formalités et documents.

## Résolution 3

### Création de commissions nationales et régionales

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

RECONNAISSANT que les commissions nationales et régionales existantes contribuent largement à encourager l'application des mesures diverses d'assouplissement qui aideront à atteindre les objectifs de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international,

DECIDE

1) d'inviter les Gouvernements contractants à créer des commissions nationales et régionales, là où il n'en existe pas déjà, afin d'encourager la recommandation de mesures diverses d'assouplissement, leur adoption et leur application dans les Etats intéressés;

2) d'inviter également ces gouvernements à informer le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de l'existence ou de la création de telles commissions.

## Résolution 4

### Constitution d'un groupe de travail ad hoc

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

FELICITE l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'avoir convoqué la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes et d'avoir préparé un projet de Convention et son Annexe,

CONSIDERANT que les buts de l'Organisation, tels qu'ils sont définis à l'article premier de sa Convention, sont notamment « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination; »,

CONSIDERANT qu'en vertu de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime l'Assemblée de cette Organisation peut établir tous organes auxiliaires qu'elle juge nécessaires,

RAPPELANT les résolutions A.29(II) et A.63(III) de l'Assemblée de l'Organisation relatives aux mesures destinées à faciliter les voyages et les transports,

INVITE l'Organisation à examiner la possibilité de constituer de temps à autre un groupe de travail ad hoc ayant des fonctions consultatives et composé d'experts des Gouvernements parties à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, en vue de simplifier la tâche qui incombe au Secrétaire général aux termes de cette Convention et notamment d'examiner, le cas échéant, les amendements proposés par les Gouvernements contractants à l'Annexe de la Convention. Des observateurs des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation pourront être invités à participer aux travaux du groupe de travail ad hoc.

#### Résolution 5

##### Travaux futurs sur les mesures diverses d'assouplissement

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

COMPTE TENU des dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et de son Annexe,

CONSIDERANT qu'il y a lieu de prendre de nouvelles mesures dans certains domaines en vue d'inclure dans l'Annexe des dispositions s'y rapportant,

##### DECIDE

d'inviter le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à prendre, par l'intermédiaire du groupe de travail spécial composé d'experts des Gouvernements parties à la Convention qu'il est proposé de créer, toutes mesures utiles pour:

- 1) accélérer la mise au point de modèles normalisés pour les documents visés dans l'Annexe;
- 2) étudier les facilités particulières qu'il conviendrait d'accorder aux navires en croisière, par suite du développement mondial des croisières;
- 3) étudier les mesures spéciales dont devraient bénéficier les passagers en transit, et mettre au point des dispositions visant à simplifier les formalités les concernant;
- 4) envisager les mesures d'assouplissement qui pourraient être souhaitables pour les navires utilisés à des fins scientifiques;

5) étudier les problèmes particuliers relatifs à la quarantaine des plantes et des animaux et, reconnaissant l'utilité de la coopération internationale en vue d'empêcher la propagation des fléaux et des maladies s'attaquant aux animaux et aux végétaux, mettre au point des dispositions uniformes sur les aspects de ces problèmes qui ont un lien avec la simplification des transports maritimes.

#### Résolution 6

##### Assouplissement des formalités pour le tourisme et les voyages internationaux

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

RECONNAISSANT que les recommandations adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux tenue à Rome en 1963 au sujet de l'assouplissement des formalités sont applicables à tous les modes de transport,

CONSIDERANT que l'application de ces recommandations peut grandement favoriser les voyages et les transports maritimes,

APPELLE l'attention des Etats représentés à la Conférence sur les recommandations qui figurent dans le Rapport final de la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux et qui ont trait à l'assouplissement des formalités officielles pour les voyages internationaux,

INVITE en outre ces Etats à étudier par quels moyens l'une quelconque de ces recommandations pourrait être mise en oeuvre en vue d'assouplir les formalités et de servir les buts de la présente Conférence.

Supplément à la

**CONVENTION VISANT A  
FACILITER LE TRAFIC  
MARITIME INTERNATIONAL**

*(Publication N° 351 78.10.F)*

**AMENDEMENTS A L'ANNEXE DE LA  
CONVENTION DE 1965 VISANT A FACILITER  
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**

*adoptés le 5 mars 1986 et  
entrés en vigueur le 1er octobre 1986*

## RESOLUTION A.452(XI)

adoptée le 15 novembre 1979

### APPLICATION DU TRAITEMENT AUTOMATIQUE DE L'INFORMATION (TAI) PREVUE DANS LA CONVENTION DE 1965 VISANT A FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

L'ASSEMBLEE,

AYANT EXAMINE l'objectif général de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international et notamment l'article III de cette convention,

ETANT D'AVIS que les pouvoirs publics devraient examiner, en consultation avec toutes les parties intéressées, les avantages supplémentaires que l'on peut retirer de l'utilisation de méthodes automatisées de traitement et de transmission de l'information,

TENANT COMPTE des progrès techniques accomplis depuis l'adoption de la Convention,

RECONNAISSANT le fait que, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe et de l'Organisation internationale de normalisation, le terme "document" a été défini comme un "support d'éléments d'informations",

NOTANT l'adoption par une conférence de Gouvernements, Parties contractantes à la Convention, de l'adjonction du texte ci-après à la norme 2.15 du chapitre 2, section G, de l'Annexe de la Convention :

"Les documents établis à l'aide de techniques de traitement électronique des données ou d'autres techniques de traitement automatique, sous une forme lisible et compréhensible, doivent être acceptés",

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de préciser davantage les moyens permettant d'appliquer cette nouvelle disposition aux autres dispositions de la Convention,

1. RECOMMANDE que, lors de l'application de la norme 2.15 :

a) la possibilité d'accepter, pour certains documents, des moyens autres que les documents imprimés, sous réserve d'un accord préalable entre les parties intéressées (portant notamment sur la méthode de validation), soit étudiée;

b) la présentation des données dans tout état imprimé résultant du traitement automatique de l'information (TAI) suive la disposition des modèles normalisés;

c) toute divergence importante par rapport à cette disposition soit soumise à un accord préalable entre les parties intéressées;

2. RECOMMANDE EN OUTRE que la présente résolution fasse l'objet d'un appendice à la publication dans laquelle figure la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international.

## CHAPITRE PREMIER

### A. DEFINITIONS

*Les définitions suivantes sont insérées aux pages 14 et 15 :*

«*Document.* Support de données comportant des données.

«*Support de données.* Support destiné à recevoir l'enregistrement de données.»

### B. DISPOSITIONS GENERALES

*A la page 15, après l'actuelle norme 1.1, la pratique recommandée 1.1.1 ci-après est ajoutée :*

«1.1.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient tenir compte des incidences que l'application du traitement automatique de l'information et des techniques de transmission pourrait avoir sur la simplification des formalités et les examiner en collaboration avec les armateurs et toutes les autres parties intéressées.

Il faudrait simplifier les actuelles prescriptions 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.»

### B. CONTENU ET OBJET DES PAPIERS DE BORD

*A la page 17, la norme 2.2.3 est modifiée comme suit :*

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

*A la page 17, la norme 2.3.3 est modifiée comme suit :*

«2.3.3 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent 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, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.»

*A la page 17, la pratique recommandée 2.3.4 est modifiée comme suit :*

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

Les pouvoirs publics pourraient également accepter un exemplaire du connaissance signé ou authentifié comme prévu à la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les renseignements visés dans la pratique recommandée 2.3.1 et dans la norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournis par ailleurs et dûment certifiés.»

*A la page 18, la norme 2.4.1 est modifiée comme suit :*

«2.4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent 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, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.»

*A la page 18, la première phrase de la norme 2.5.1 est modifiée comme suit :*

«2.5.1 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent 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, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.»

*A la page 18, la norme 2.6.2 est modifiée comme suit :*

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

*A la page 18, la nouvelle norme 2.6.3 ci-après est ajoutée :*

«2.6.3 *Norme.* Les pouvoirs publics n'exigent normalement pas que la liste de l'équipage soit présentée à chaque escale lorsque le navire assure une ligne régulière et refait escale dans le même port au moins une fois dans la quinzaine et que la composition de l'équipage n'a pas été modifiée. Dans ce cas, une déclaration attestant qu'il n'y a pas eu de modification est présentée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.»

*A la page 18, la nouvelle pratique recommandée 2.6.4 ci-après est ajoutée :*

«2.6.4 *Pratique recommandée.* Dans les circonstances prévues dans la norme 2.6.3 mais lorsque la composition de l'équipage a subi de légères modifications, les pouvoirs publics ne devraient pas normalement exiger qu'une nouvelle liste complète de l'équipage soit présentée, mais devraient accepter une liste sur laquelle les modifications intervenues seraient indiquées.»

*A la page 19, la pratique recommandée 2.7.4 est modifiée comme suit :*

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

*A la page 19, la norme 2.7.5 est modifiée comme suit :*

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

#### *E. MESURES VISANT A FACILITER LE DEROULEMENT DES FORMALITES CONCERNANT LA CARGAISON, LES PASSAGERS, L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES*

*A la page 21, après l'actuelle pratique recommandée 2.12.1, la nouvelle pratique recommandée 2.12.2 ci-après est ajoutée :*

«2.12.2 *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 d'escale pour charger, décharger et manutentionner la cargaison.»

*L'actuelle pratique recommandée 2.12.2 est renumérotée «2.12.3».*

*L'actuelle norme 2.12.3 est renumérotée «2.12.4».*

*L'actuelle pratique recommandée 2.12.4 est renumérotée «2.12.5» et la mention qui y est faite de la «norme 2.12.3» est remplacée par la «norme 2.12.4».*

*L'actuelle pratique recommandée 2.12.5 est renumérotée «2.12.6» et la mention qui y est faite de la «norme 2.12.3» est remplacée par la «norme 2.12.4».*

#### *G. ETABLISSEMENT DES DOCUMENTS*

*A la page 22, la norme 2.15 est modifiée comme suit :*

«2.15 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent tous les renseignements communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques de traitement automatique de l'information.»

*A la page 22, la nouvelle norme 2.15.i ci-après est ajoutée :*

«2.15.1 *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.»

## CHAPITRE 5

### *B. ERREURS DANS LES DOCUMENTS : SANCTIONS*

*A la page 32, la norme 5.3 est modifiée comme suit :*

«5.3 *Norme.* En cas d'erreurs relevées dans les documents visés à la présente Annexe et 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.»

Dans les normes 2.3.2, 2.7.6, 2.11.1, 3.12, 3.15.1, 4.1, 4.4.1, 4.9 et 5.4.1, les mots «devrait» et «devraient» sont remplacés respectivement par les mots «doit» et «doivent».

## AMENDEMENT DE 1973

Page 4

Le texte modifié de l'article VII est entré en vigueur le 2 juin 1984.