



COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION  
DES FORMALITÉS  
34ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

FAL 34/4  
1er août 2006  
Original: ANGLAIS

## ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION

**Texte récapitulatif de la Convention FAL, telle que modifiée,  
y compris les amendements de 2005**

### Note du Secrétariat

#### RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Conformément aux instructions du FAL 33, le présent document contient le texte récapitulatif de la Convention FAL, telle que modifiée, y compris les amendements de 2005
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 2
<i>Document de référence:</i>	Aucun

1 Conformément aux instructions données par le Comité, à sa trente-troisième session, le Secrétariat a établi le texte récapitulatif de la Convention FAL et de son annexe, telle que modifiée, qui incorpore les amendements de 2005, afin que le FAL 34 puisse s'y reporter facilement. Ce texte est reproduit en annexe.

#### Mesures que le Comité est invité à prendre

2 Le Comité est invité à noter ce qui précède et à prendre les décisions qu'il jugera appropriées.

\*\*\*

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.



**ANNEXE**

**TEXTE RÉCAPITULATIF DE LA CONVENTION FAL, Y COMPRIS LES  
AMENDEMENTS DE 2005 (RÉSOLUTION FAL.8(32))**

**Convention FAL**

**Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965**  
telle que modifiée

Le présent texte incorpore les amendements adoptés jusqu'en 2005 (résolution FAL.8(32)).

## **Convention visant à faciliter le trafic maritime international**

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'États 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.

---

\* En vertu des amendements à la Convention portant création de l'Organisation qui sont entrés en vigueur le 22 mai 1982, le nom de l'Organisation est devenu "Organisation maritime internationale".

## 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 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 15 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 12 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 à 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.

### **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 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 États 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 État 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 60 jours après la date à laquelle les Gouvernements de 10 États 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, 60 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.



### **Article XV**

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.

## *Annexe*

### **Chapitre premier - Définitions et dispositions générales**

#### **A. Définitions**

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

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

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

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

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

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

*Cargaison.* Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

\* Il convient de se reporter à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA), au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et au chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).

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

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

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

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

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

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

## **B. Dispositions générales**

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

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

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

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

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.

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

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

1.4 **Norme.** Lorsqu'ils adoptent des techniques d'échange électronique des données requises par les pouvoirs publics et se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison pour faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger des données en se conformant aux normes pertinentes des Nations Unies, notamment les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT).

1.5 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent tout document exigé pour le déroulement des formalités concernant les navires, qui est établi par des techniques informatiques sur papier ordinaire, sous réserve qu'il soit lisible, conforme au format présent dans la Convention FAL et qu'il contienne les renseignements requis.

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

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

- a) donner, dès le début, à toutes les parties intéressées l'occasion de participer à des consultations;
- b) évaluer les procédures existantes et éliminer celles qui sont inutiles;
- c) déterminer les procédures qui doivent être informatisées;
- d) appliquer, dans toute la mesure où cela est possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et les normes pertinentes de l'ISO;
- e) adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale; et

- f) prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en oeuvre de ces systèmes pour les exploitants et autres parties privées.

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

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

**1.8.1 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à adopter des accords permettant aux opérateurs commerciaux et transporteurs, y compris les navires, d'adresser en un même lieu d'entrée tous les renseignements requis par les pouvoirs publics et relatifs à l'entrée, au séjour au port ainsi qu'à la sortie des navires, des personnes et de la cargaison.

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

**1.9 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour renforcer leur capacité à combattre la contrebande de drogues tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord du Conseil de coopération douanière\* et sur les directives connexes.

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

#### ***E. Techniques de contrôle***

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

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

et faciliter ainsi la légitime circulation des personnes et des biens.

---

\* Appelé depuis 1994 "Organisation mondiale des douanes".

## Chapitre 2 - Entrée, séjour au port et sortie des navires

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage dudit navire et autres renseignements, ne doivent pas être présentés aux autorités compétentes.\*

### A. *Dispositions générales*

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

Les documents visés sont :

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le manifeste des marchandises dangereuses
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé.

Note :

Les formulaires FAL suivants ont été mis au point, tels que présentés à l'appendice 1 :

- Déclaration générale - Formulaire FAL 1
- Déclaration de la cargaison - Formulaire FAL 2
- Déclaration des provisions de bord - Formulaire FAL 3
- Déclaration des effets et marchandises de l'équipage - Formulaire FAL 4
- Liste de l'équipage - Formulaire FAL 5
- Liste des passagers - Formulaire FAL 6
- Manifeste de marchandises dangereuses - Formulaire FAL 7.

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

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

---

\* Voir FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.

2.1.3 **Pratique recommandée.** La législation nationale devrait préciser les conditions relatives à la transmission des données préalablement à l'entrée et à la sortie du navire. Le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement être bien antérieur au moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions dans le cas où le temps nécessaire au voyage serait plus court.

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

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

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

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

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

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

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

- nom, type et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et coordonnées de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée, ou date de départ
- port d'arrivée ou de départ
- emplacement du navire dans le port
- besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus
- dernier port d'escale/prochain port d'escale



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

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

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

a) à l'arrivée

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- indicatif d'appel
- port de chargement
- port où est rédigée la déclaration
- identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises ou code du Système Harmonisé (SH) s'il est connu\*
- numéros des documents de transport de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
- ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
- premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous documents de transport multimodal ou connaissements directs.

b) au départ

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- indicatif d'appel
- port de déchargement
- pour les marchandises chargées au port en question : identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
- numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.

---

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

*Note* : Pour décrire de manière adéquate le nombre et la nature des colis sur la déclaration de la cargaison, les armateurs et autres parties intéressées devraient veiller à ce que l'unité d'emballage extérieur des marchandises soit utilisée. Si les marchandises sont palettisées, le nombre et la nature des colis sur la (les) palette(s) devraient être indiqués. Si les marchandises sur la palette ne sont pas emballées, la quantité et la description des marchandises sur la palette devraient être utilisées.

*Note* : Afin de faciliter le traitement des données requises par les pouvoirs publics, toutes les parties intéressées devraient recourir à une description précise des marchandises et s'abstenir d'employer des termes génériques tels que "marchandises diverses", "pièces", etc.

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

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

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

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

**2.3.5 Norme.** Les pouvoirs publics admettent 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.

*Note* : Des détails sur les colis non portés au manifeste devraient être fournis sur un formulaire distinct reprenant les parties pertinentes des renseignements normalement demandés dans la déclaration de la cargaison. On pourrait à cette fin utiliser la déclaration de la cargaison de l'OMI en en modifiant le titre pour le remplacer, par exemple, par "Liste des colis non portés au manifeste".

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

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

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 que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné. 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 si ceux-ci ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une exonération des droits ou taxes, ou sont frappés de prohibition ou soumis à des restrictions.

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

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

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- indicatif d'appel
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée
- dernier port d'escale.

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

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.

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.

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

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 données que les suivantes :

- nom et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- nature de la pièce d'identité présentée par le passager
- numéro de cette pièce d'identité
- port d'embarquement
- port de débarquement
- port et date d'entrée du navire
- passager en transit ou non.

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

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

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

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

- Nom du navire
- Indicatif d'appel
- Numéro OMI
- État du pavillon du navire
- Nom du capitaine
- Référence du voyage
- Port de chargement
- Port de déchargement
- Agent maritime
- Numéro de réservation/référence
- Marques et numéros :
  - Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s)
  - Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)
- Nombre et type de colis
- Désignation officielle de transport
- Classe
- Numéro ONU
- Groupe d'emballage
- Risque(s) subsidiaire(s)
- Point d'éclair (en °C, c.f.)
- Polluant marin
- Masse (kg) – brute/nette
- Fiche de sécurité
- Lieu d'arrimage à bord

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

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

### **C. Documents d'entrée**

2.11 **Norme.** À l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

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

**D. Documents de sortie**

2.12 **Norme.** Au départ du navire, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

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

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

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

2.12.3 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, un des exemplaires de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée au port est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé par le capitaine ou par un officier dûment habilité par le capitaine, et fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage lors du départ du navire, ou précise qu'aucune modification n'a été apportée en la matière durant le séjour au port du navire.

2.13\*

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

2.14 **Pratique recommandée.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un État, les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, devraient être réduits à un minimum.

**F. Établissement des documents**

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

---

\* Les numéros de la série 2.13 seront utilisés ultérieurement.

2.16 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent tous les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

2.16.1 **Norme.** Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification de renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.17 **Norme.** Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage, 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.

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

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

2.19 **Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les documents visés dans 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 de l'État du port.

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

2.20 **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, des personnes secourues en mer 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 des personnes.

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

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

2.23 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent 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.

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

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

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

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

### **Chapitre 3 - Arrivée et départ des personnes**

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

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

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

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

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

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

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

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

*Note 1 :* Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à des vérifications plus poussées les personnes non admissibles qui ont été refoulées, afin de déterminer si elles peuvent finalement être admises sur le territoire de l'État ou de prendre des mesures en vue de les transférer, de les renvoyer ou de les expulser vers un État dont elles ont la nationalité ou dans lequel elles sont admissibles. Si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son titre de voyage, le Gouvernement contractant intéressé accepte en remplacement un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics du Gouvernement contractant où cette personne a été jugée non admissible.

---

\* Un modèle de lettre explicative figure à l'appendice 2.

*Note 2* : Les dispositions de la norme ou de la note 1 ne doivent pas être interprétées comme étant en contradiction avec celles de la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et du Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, qui ont trait à l'interdiction d'expulser ou de rapatrier un réfugié.

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

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

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

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

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

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

**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 ceux-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés dans la présente annexe.

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

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

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro 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 la fièvre jaune, 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 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, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

\* Il convient de se reporter à la pratique recommandée 11 et à l'appendice II de l'Annexe F3 de la Convention de Kyoto.

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 personnes à bord des navires afin de vérifier si elles sont admissibles dans l'État.

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'État.

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

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

3.15.3 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient 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. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés***

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

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

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

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

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

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

3.21 **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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.32 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Dans le cas toutefois d'articles mettant en jeu un montant élevé de droits de douane et autres taxes et droits, une déclaration écrite et une garantie peuvent être requises.

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

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

3.35 **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).

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

3.36 **Norme.** Sauf pour des raisons de sûreté, 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.

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

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

3.39 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port.

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

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

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



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

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

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

3.44 **Norme.** Les étrangers membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public.

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

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

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

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

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

## **Chapitre 4 - Passagers clandestins**

**A. Principes généraux**

4.1 **Norme.** Les dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 et le Protocole

du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.\*

4.2 **Norme.** Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les propriétaires de navires et leurs représentants ainsi que les capitaines de navires doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins demeurent indéfiniment à bord des navires.

## **B. Mesures préventives**

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

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

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

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

- a) des patrouilles régulières dans les zones portuaires;
- b) la mise en place d'installations de stockage spécifiques pour les cargaisons auxquelles les passagers clandestins peuvent accéder facilement et la surveillance continue des personnes et des cargaisons pénétrant dans ces zones;
- c) l'inspection des entrepôts et des zones de stockage des marchandises;
- d) la fouille de la cargaison, dans les cas où la présence de passagers clandestins est manifeste;
- e) la coopération entre les pouvoirs publics, les propriétaires et capitaines de navires et les autorités compétentes à terre lors de la mise au point des dispositions opérationnelles;
- f) la coopération entre les autorités portuaires et les autres autorités compétentes (par exemple les services de police, de douane et d'immigration) en vue d'empêcher le trafic des personnes;

---

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

- g) l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre opérant dans les ports nationaux, en vue de garantir que seul le personnel autorisé par ces entités participe aux opérations d'arrimage/de désarrimage ou de chargement/déchargement des navires ou autres opérations liées au séjour des navires au port;
- h) l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre, en vue de garantir que le personnel qui a accès au navire peut être facilement identifié et qu'il existe une liste des personnes susceptibles de devoir monter à bord du navire dans le cadre de leurs fonctions; et
- i) l'encouragement des arrimeurs et autres personnes travaillant dans la zone portuaire à signaler aux autorités portuaires la présence de toutes les personnes qui ne sont apparemment pas autorisées à se trouver dans la zone portuaire.

#### **4.3.2 Propriétaire/capitaine du navire**

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

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

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

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

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

### **4.3.3 Sanctions nationales**

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

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

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

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

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

### **4.5 Travail à bord**

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

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

**4.6.1 Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines de navires qu'ils s'efforcent par tous les moyens de déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués au propriétaire du navire, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et à tous les ports d'escale suivants, s'il y a lieu.

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

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

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

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

#### ***D. Modification du voyage prévu***

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

- que les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est dérouté aient autorisé le débarquement du passager clandestin;
- que le rapatriement dans un autre pays ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- que des considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou d'humanité le justifient.

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

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

4.9.1 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent.

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

4.9.3 **Norme.** Lorsqu'il y a lieu et conformément à la législation nationale, les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que le propriétaire du navire pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin, et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est

impossible dans la pratique de l'appréhender à bord à l'arrivée du navire, ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de l'appréhender à bord du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :

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

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

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

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

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

**4.11.2 Norme.** Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État.

#### **4.12 État d'embarquement**

**4.12.1 Norme.** Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter d'interroger ces passagers clandestins qui ont été renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

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

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

#### 4.13 État du pavillon

4.13.1 **Norme.** Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent aider le capitaine/propriétaire du navire ou l'autorité compétente des ports d'escale et leur apporter leur collaboration pour :

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

#### 4.14 Retour des passagers clandestins

4.14.1 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants. Cette lettre autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.

4.14.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de la situation de celui-ci. De plus, les pouvoirs publics des pays traversés au cours du retour devraient autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve que les visas normalement exigés leur aient été accordés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale.

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

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

4.15.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer le propriétaire du navire à bord duquel le passager clandestin a été découvert ou son représentant, dans la mesure du possible dans la pratique, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin, si le propriétaire du navire doit assumer ces frais. De plus, si les frais doivent être assumés par le propriétaire du navire, les pouvoirs publics devraient les maintenir au minimum, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale.

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

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

**4.15.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager de réduire les autres redevances pouvant être exigibles si les propriétaires de navires ont apporté aux autorités chargées du contrôle une coopération jugée satisfaisante dans la prise de mesures destinées à empêcher le transport de passagers clandestins.

## **Chapitre 5 - Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles**

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

### **A. Dispositions générales**

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

**5.2 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, veiller à ce que des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations soient prises en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai : déchargement, autorisation des pouvoirs publics et, s'il y a lieu, entreposage ou réexpédition. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre le magasin de marchandises et la zone des pouvoirs publics, qu'il convient de situer l'un et l'autre à proximité des quais, et des appareils d'acheminement devraient être mis en place partout où cela est possible.

**5.3 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou exploitants de terminaux maritimes de chargement à équiper ces terminaux d'installations d'entreposage pour cargaisons spéciales (par exemple objets de valeur, marchandises périssables, dépouilles humaines, matières radioactives et autres marchandises dangereuses, animaux vivants etc.). Les zones de ces terminaux dans lesquelles sont entreposés, avant expédition par mer ou importation, des marchandises diverses, des cargaisons spéciales et les objets postaux devraient être protégées en permanence contre l'accès par des personnes non autorisées.



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

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

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

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

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

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

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

5.9 Réservé.

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

5.10.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient envisager l'introduction de procédures simplifiées pour les personnes agréées par la douane permettant :

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

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

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

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

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

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

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

### **C. Conteneurs et palettes**

5.15 **Norme.** À condition que cela soit conforme à leurs législations respectives, les pouvoirs publics doivent autoriser l'admission temporaire de conteneurs et de palettes, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances et faciliter leur utilisation dans le trafic maritime.

5.16 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée dans la norme 5.15, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs et les palettes qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Chapitre 6 - Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires**

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

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

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

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

6.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans 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.

6.5 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des 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.

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

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

6.8 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires.

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

6.10 **Norme.** Sauf en cas d'urgence 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.

6.11 **Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantentaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les États intéressés.

## **Chapitre 7 - Dispositions diverses**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- d'activités de secours en cas de catastrophe;
- de sauvetage des personnes en détresse en mer afin de mettre ces personnes en lieu sûr;
- de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci; ou

- d'autres opérations d'urgence destinées à renforcer la sécurité en mer, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

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

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

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

7.11 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait lorsqu'il juge qu'une telle mesure est nécessaire et appropriée, établir un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente Annexe, et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

7.12 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en oeuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international ainsi qu'avec les autorités portuaires et les armateurs.

*Note :* Lors de la création d'une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou d'un organisme de coordination national analogue, les Gouvernements contractants sont invités à tenir compte des directives énoncées dans la circulaire FAL.5/Circ.2.

## LISTE DES APPENDICES

- Appendice 1 Formulaires FAL de l'OMI
- Appendice 2 Modèle de la lettre mentionnée dans la norme 3.3.1
- Appendice 3 Formulaire spécifié dans la pratique recommandée 4.6.2
- Appendice 4 Code IMDG, section 5.4 - Documentation
- Appendice 5 Certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord
- Appendice 6 Simplification des marques d'expédition
- Appendice 7 Différences entre les pratiques nationales\* des Gouvernements contractants et les normes et pratiques recommandées de l'annexe, portées à la connaissance de l'OMI conformément à l'article VIII de la Convention  
[Sera diffusé en temps utile]

---

\* Ou les pratiques locales, comme dans le cas de Hong-kong, Chine (Membre associé).

APPENDICE 1

**OMI – DÉCLARATION GÉNÉRALE**

		<input type="checkbox"/> Arrivée	<input type="checkbox"/> Départ
1.1 Nom et type du navire 1.2 Numéro OMI 1.3 Indicatif d'appel		2. Port d'arrivée/de départ	3. Date – heure arrivée/départ
4. État du pavillon du navire	5. Nom du capitaine	6. Dernier port d'escale/prochain port d'escale	
7. Certificat d'immatriculation (port; date; numéro)		8. Nom et coordonnées de l'agent du navire	
9. Jauge brute	10. Jauge nette		
11. Emplacement du navire au port (quai ou poste)			
12. Renseignements sommaires sur le voyage (ports où le navire a fait et fera escale; souligner le nom du lieu où la cargaison restante sera déchargée)			
13. Description sommaire de la cargaison			
14. Équipage (capitaine compris)	15. Nombre des passagers	16. Observations	
Documents annexés (indiquer le nombre d'exemplaires)			
17. Déclaration de la cargaison	18. Déclaration des provisions de bord		
19. Liste de l'équipage	20. Liste des passagers	21. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus	
22. Déclaration des effets de l'équipage*	23. Déclaration maritime de santé*		
24. Signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisés et date			

Réservé à l'administration

FAL OMI  
Modèle 1

\* À l'arrivée seulement



**OMI – DÉCLARATION DE LA CARGAISON**

		Arrivée	Départ	Page No	
Con- naissance No*  Convention visant à faciliter le trafic maritime international  FAL OMI Modèle 2	1.1 Nom et type du navire 1.2 Numéro OMI 1.3 Indicatif d'appel		2. Port où est rédigée la déclaration		
	3. État du pavillon du navire	4. Nom du capitaine	5. Port de chargement/port de déchargement		
	6. Marques et numéros	7. Nombre et nature des colis; description des marchandises ou, s'il est disponible, le code du Système Harmonisé (SH)	8. Poids brut	9. Dimensions	

10. Signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisés et date

\* Document de transport No  
Indiquer également les premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous document de transport multimodal ou sous connaissance direct.









**MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

NUMÉRO DE PAGE (par ex., page 5 sur un total de 7)

(Tel qu'exigé par les règles 4.5 et 7-2.2 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4 3) de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et le chapitre 5.4, paragraphe 5.4.3.1 du Code IMDG)

NOM DU NAVIRE  
RÉFÉRENCE DU VOYAGE  
INDICATIF D'APPEL

NUMÉRO OMI  
PORT DE CHARGEMENT

ÉTAT DU PAVILLON DU NAVIRE  
PORT DE DÉCHARGEMENT

NOM DU CAPITAINE  
AGENT MARITIME

RÉSERVATION/ NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	MARQUES ET NUMÉROS No(s) D'IDENTIFICATION DU CONTENEUR No(s) D'IMMATRICULATION DU VÉHICULE	QUANTITÉ ET TYPE DE COLIS	DÉSIGNATION OFFICIELLE DE TRANSPORT	CLASSE	No ONU	GROUPE D'EMBALLAGE	RISQUE(S) SUBSIDIAIRE(S)	POINT D'ÉCLAIR (EN °C, c.f.)	POLLUANT MARIN	MASSE (kg) BRUTE/ NETTE	FS	POSITION D'ARRIMAGE À BORD

SIGNATURE DE L'AGENT \_\_\_\_\_ SIGNATURE DU CAPITAINE \_\_\_\_\_  
LIEU ET DATE \_\_\_\_\_ LIEU ET DATE \_\_\_\_\_

FAL OMI MODÈLE 7

APPENDICE 2

**ARRIVÉE ET DÉPART DES PERSONNES**

**Modèle de lettre explicative mentionnée dans la norme 3.3.1**

*Expéditeur* : Service d'immigration  
ou autre service compétent : [nom]  
Port/Aéroport : [nom]  
État : [nom]  
Téléphone :  
Télex :  
Télécopie :

*Destinataire* : Service d'immigration  
ou autre service compétent : [nom]  
Port/Aéroport [nom]  
État : [nom]

Veillez trouver ci-joint photocopie d'une pièce d'identité  
(passeport/carte) frauduleuse/falsifiée/contrefaite

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré :

Le document susmentionné était utilisé par une personne qui a donné les renseignements  
suivants :

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photo (si elle  
disponible)

Ladite personne est arrivée le [date] au port de [nom] sur le navire parti de [ville et État] le [date]  
[numéro de traversée ...]

Il lui a été refusé l'entrée à [nom de l'État] et l'armateur responsable a été chargé de l'emmener du  
territoire de cet État sur la traversée/le vol [numéro de la traversée/numéro du vol] partant à  
[heure et date] de [nom de l'aéroport/du port].

Le document susmentionné sera exigé comme preuve dans les poursuites engagées contre son  
détenteur et il a été confisqué. Ce document étant la propriété de l'État au nom duquel il a été  
délivré, il sera rendu, à l'issue des poursuites, aux autorités compétentes de [nom de l'État].

En application des dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime  
international, 1965, telle que modifiée, le dernier État dans lequel une personne a séjourné  
précédemment et à partir duquel elle a commencé son voyage le plus récent, est invité à  
l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre État lui a refusé l'entrée.

Date :

Nom et signature de l'agent :

Titre :

Nom du service d'immigration  
ou de tout autre service  
compétent :

(N.B. : Le présent document ne constitue PAS une pièce d'identité)

APPENDICE 3

**Formulaire spécifié dans la pratique recommandée 4.6.2 pour recueillir  
des renseignements concernant le passager clandestin**

<p><b>RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE</b></p> <p><i>Nom du navire :</i> <i>Numéro OMI :</i> <i>Pavillon :</i> <i>Compagnie :</i> <i>Adresse de la compagnie :</i> <i>Agent au prochain port :</i> <i>Adresse de l'agent :</i> <i>IRCS (Indicatif d'appel radioélectrique international) :</i> <i>Numéro INMARSAT :</i> <i>Port d'immatriculation :</i> <i>Nom du capitaine :</i></p> <p><b>RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN</b></p> <p><i>Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :</i> <i>Lieu d'embarquement :</i> <i>Pays où a eu lieu l'embarquement :</i> <i>Date/heure de l'embarquement :</i> <i>Destination finale prévue :</i> <i>Raisons que le passager clandestin a données pour expliquer son embarquement à bord du navire* :</i></p> <p><i>Nom :</i> <i>Prénom(s) :</i> <i>Nom sous lequel le passager clandestin est connu :</i> <i>Sexe :</i> <i>Date de naissance :</i> <i>Lieu de naissance :</i> <i>Nationalité revendiquée :</i> <i>Domicile :</i> <i>Pays d'origine :</i></p>	<p><i>Type de pièce d'identité, par exemple No du passeport, No de la carte d'identité ou No du livret d'instruction maritime :</i> <i>Date de délivrance :</i> <i>Lieu de délivrance :</i> <i>Date d'expiration :</i> <i>Délivré par :</i></p> <p><i>Photographie du passager clandestin :</i></p> <p><i>Description physique générale du passager clandestin :</i></p> <p><i>Première langue :</i> <i>Parlée :</i> <i>Lue :</i> <i>Écrite :</i></p> <p><i>Autres langues :</i> <i>Parlées :</i> <i>Lues :</i> <i>Écrites :</i></p>
---	--

\* Si le passager clandestin déclare être un réfugié ou un demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme confidentiels dans la mesure nécessaire pour assurer sa sécurité.



***Autres renseignements***

- 1) *Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple membres d'équipage, employés du port, etc.) en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :*
  
- 2) *Inventaire des possessions du passager clandestin :*
  
- 3) *Déclaration faite par le passager clandestin :*
  
- 4) *Déclaration faite par le capitaine (y compris toute observation sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :*

*Date(s) de l'interrogatoire :*

*Signature du passager clandestin :*

*Signature du capitaine :*

*Date :*

*Date :*

## APPENDICE 4

### *Code IMDG, Amendement 33-06, chapitre 5.4 - Documentation*

- Note 1** Les dispositions du présent Code n'excluent pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisées (EDI), à l'appui de la documentation sur papier.
- Note 2** Le transport de marchandises dangereuses donne lieu à l'établissement de documents similaires à ceux exigés pour les autres catégories de marchandises. La forme de ces documents, les indications qu'ils doivent porter et les obligations qui en découlent peuvent être fixées par des conventions internationales s'appliquant à certains modes de transport et par des règlements nationaux.
- Note 3** L'un des principaux impératifs auxquels doit répondre un document de transport de marchandises dangereuses est de donner les renseignements essentiels sur les risques présentés par les marchandises. C'est pourquoi il est nécessaire que certaines informations fondamentales sur l'envoi des marchandises dangereuses figurent sur le document sauf dans les cas où le présent Code autorise une dérogation ou prévoit d'autres dispositions.
- Note 4** Outre les dispositions du présent chapitre, d'autres éléments d'information peuvent être demandés par l'autorité compétente.

#### **5.4.1 Documentation relative au transport des marchandises dangereuses**

##### **5.4.1.1 Généralités**

Sauf disposition contraire spécifiée par ailleurs, l'expéditeur qui offre au transport des marchandises dangereuses doit décrire celles-ci dans un document de transport et fournir les renseignements et la documentation supplémentaires comme indiqué dans le présent Code.

##### **5.4.1.2 Forme du document de transport**

**5.4.1.2.1** Un document de transport de marchandises dangereuses peut avoir une forme quelconque à condition de contenir tous les renseignements qu'exigent les dispositions du présent Code.

**5.4.1.2.2** Si des marchandises dangereuses et des marchandises non dangereuses sont inscrites sur un même document, les marchandises dangereuses doivent être citées en premier, ou mises en évidence d'une autre manière.

##### **5.4.1.2.3 *Page consécutive***

Un document de transport de marchandises dangereuses peut compter plusieurs pages à condition que celles-ci soient numérotées dans l'ordre.

**5.4.1.2.4** Les informations figurant sur un document de transport de marchandises dangereuses doivent être faciles à identifier, lisibles et durables.

**5.4.1.2.5** *Exemple de document de transport de marchandises dangereuses*

La formule cadre que montre la figure 5.4.5 est un exemple de document de transport de marchandises dangereuses<sup>1</sup>.

**5.4.1.3** **Expéditeur, destinataire et date**

Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire des marchandises dangereuses doivent figurer sur le document de transport de marchandises dangereuses. Sera également indiquée la date à laquelle le document de transport de marchandises dangereuses ou une copie informatisée en a été faite ou remise au transporteur initial.

**5.4.1.4** **Renseignements qui doivent figurer sur le document de transport de marchandises dangereuses**

**5.4.1.4.1** *Description des marchandises dangereuses*

Le document de transport de marchandises dangereuses doit fournir les renseignements suivants pour chaque matière ou objet dangereux présenté au transport :

- .1 Le numéro ONU précédé des lettres "UN";
- .2 La désignation officielle de transport, libellée conformément à 3.1.2, y compris le nom technique indiqué entre parenthèses, le cas échéant (voir 3.1.2.8);
- .3 La classe de risque primaire ou, si elle existe, la division des marchandises et, pour la classe 1, la lettre du groupe de compatibilité. Les mots "classe" ou "division" peuvent précéder les numéros de la classe ou de la division de risque subsidiaire;
- .4 Le ou les numéros de classe ou de division de risque subsidiaire éventuellement attribués correspondant à l'étiquette ou aux étiquettes de risque devant être employées, doivent figurer après le numéro de la classe ou de la division de risque primaire et doivent être placés entre parenthèses. Les mots "classe" ou "division" peuvent précéder les numéros de la classe ou de la division de risque subsidiaire;

---

<sup>1</sup> Pour des formats normalisés, voir également les recommandations pertinentes du Groupe de travail de la CEE/ONU sur la facilitation des procédures du commerce international, en particulier la Recommandation No 1 (Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux) (ECE/TRADE/137, édition 96.1), la Recommandation No 11 (Aspects documentaires du transport international des marchandises dangereuses) (ECE/TRADE/204, édition 96.1) et la Recommandation No 22 (Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisées) (ECE/TRADE/168, édition 96.1). Voir Répertoire d'éléments de données commerciales, vol. III, Recommandations sur la facilitation du commerce (ECE/TRADE/200) (Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.96.II.E.13)."

- .5 Le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière ou à l'objet, pouvant être précédé des lettres "GE" (par exemple, "GE II").

#### **5.4.1.4.2 *Ordre dans lequel doivent figurer les éléments de la description des marchandises dangereuses***

Les cinq éléments de la description des marchandises dangereuses prescrits en 5.4.1.4.1 doivent être présentés dans l'ordre indiqué ci-dessus (à savoir .1, .2, .3, .4, .5), sans éléments d'information intercalés, sauf ceux prévus dans le présent Code.

#### **5.4.1.4.3 *Renseignements qui complètent la désignation officielle de transport dans la description des marchandises dangereuses.***

La désignation officielle de transport (voir 3.1.2) dans la description des marchandises dangereuses doit être complétée comme suit :

- .1 *Noms techniques pour la désignation "N.S.A." et les autres désignations génériques* : Les désignations officielles de transport auxquelles est affectée la disposition spéciale 274 dans la colonne (6) de la Liste des marchandises dangereuses doivent être complétées par leurs noms techniques ou leurs noms de groupe chimique comme décrit en 3.1.2.8;
- .2 *Emballages et citernes vides, non nettoyés* : Les moyens de confinement (y compris les emballages, les GRV, les citernes mobiles, les véhicules-citernes et les wagons-citernes) qui contiennent des résidus de marchandises dangereuses autres que ceux de la classe 7, doivent être décrits comme tels, par exemple en ajoutant les mots "**EMBALLAGE VIDE NON NETTOYÉ**" ou "**RÉSIDUS, CONTENU ANTÉRIEUR**" avant ou après la désignation officielle de transport;
- .3 *Déchets* : Pour les déchets de marchandises dangereuses (autres que les déchets radioactifs), qui sont transportés en vue de leur élimination ou de leur traitement aux fins d'élimination, la désignation officielle de transport doit être précédée du mot "**DÉCHETS**", sauf si celui-ci fait déjà partie de la désignation officielle de transport;
- .4 *Matières transportées à température élevée* : Si la désignation officielle de transport pour une matière transportée ou présentée au transport à l'état liquide à une température égale ou supérieure à 100°C, ou à l'état solide à une température égale ou supérieure à 240°C, n'indique pas qu'il s'agit d'une matière transportée à température élevée (par exemple, par la présence des termes "**FONDU(E)**" ou "**TRANSPORTÉ À CHAUD**" dans la désignation de transport), la mention "**À HAUTE TEMPÉRATURE**" doit figurer juste après la désignation officielle de transport;
- .5 *Polluants marins* : Si les marchandises à transporter sont des polluants marins, elles doivent être identifiées comme "**POLLUANT MARIN**" (voir 3.1.2.8);

- .6 *Point d'éclair* : Si les marchandises dangereuses à transporter ont un point d'éclair égal ou inférieur à 60°C (en °C, creuset fermé (c.f.)), le point d'éclair minimal doit être indiqué. À cause de la présence d'impuretés, le point d'éclair peut être inférieur ou supérieur à la température de référence indiquée dans la Liste des marchandises dangereuses pour la matière. Pour les peroxydes organiques de la classe 5.2 qui sont aussi inflammables, il n'est pas nécessaire d'indiquer le point d'éclair.

#### **5.4.1.4.4 Exemples de description de marchandises dangereuses :**

UN 1098, ALCOOL ALLYLIQUE 6.1 (3) I (21°C c.f.)

UN 1098, ALCOOL ALLYLIQUE, classe 6.1 (classe 3), GE I (21°C c.f.)

UN 1092, Acroléine, stabilisée, classe 6.1 (3), GE I, (-24°C c.f.) POLLUANT MARIN

UN 2761, Pesticide organochloré, solide toxique (Aldrine 19 %), classe 6.1, GE III, POLLUANT MARIN

#### **5.4.1.5 Renseignements qui sont exigés en plus de la description des marchandises dangereuses**

En plus de la description des marchandises dangereuses, les renseignements suivants doivent figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses après ladite description.

##### **5.4.1.5.1 *Quantité totale de marchandises dangereuses***

Sauf pour les emballages vides non nettoyés, la quantité totale de marchandises dangereuses à laquelle s'applique la description (volume ou masse, selon le cas) doit être indiquée pour toutes les marchandises dangereuses, chaque marchandise dangereuse ayant son numéro ONU, sa désignation officielle de transport et son groupe d'emballage propres. Pour les marchandises dangereuses de la classe 1, la quantité doit représenter la masse nette de matière explosible. Pour les marchandises dangereuses transportées dans des emballages de secours, une estimation de la quantité de marchandises dangereuses doit être indiquée. Le nombre et le type de colis (par exemple fût, caisse, etc.) doivent aussi être indiqués. Les codes d'emballage de l'ONU ne peuvent être utilisés que pour compléter la description de la nature du colis (par exemple une caisse (4G)). Des abréviations peuvent être employées pour indiquer le type d'emballage et les unités de mesure de la quantité totale de marchandises dangereuses.

##### **5.4.1.5.2 *Quantités limitées***

- ###### **5.4.1.5.2.1**
- Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées conformément aux exemptions pour marchandises dangereuses emballées en quantités limitées signalées dans la colonne (7) de la Liste des marchandises dangereuses et au chapitre 3.4, les mots "en quantité limitée" doivent être ajoutés.

**5.4.1.5.2.2** Lorsqu'une expédition est effectuée conformément à 3.4.4.1.2, la déclaration ci-après doit être incluse dans le document de transport : "Transport conforme à 3.4.4.1.2 du Code IMDG".

**5.4.1.5.3** *Emballages de secours*

Pour les marchandises dangereuses qui sont transportées dans un emballage de secours, les mots "COLIS DE SECOURS" doivent être ajoutés.

**5.4.1.5.4** *Matières stabilisées par régulation de température*

Si le mot "STABILISÉ" fait partie de la désignation officielle de transport (voir également 3.1.2.6), lorsque la stabilisation est obtenue par régulation de température, la température de régulation et la température critique (voir 7.7.2) doivent être indiquées sur le document de transport comme suit :

"Température de régulation : ... °C Température critique : ... °C".

**5.4.1.5.5** *Matières autoréactives et peroxydes organiques*

Pour les matières autoréactives de la classe 4.1 et pour les peroxydes organiques qui doivent faire l'objet d'une régulation de température au cours du transport, la température de régulation et la température critique (voir 7.7.2) doivent être indiquées dans le document de transport comme suit :

"Température de régulation : ... °C, Température critique : ... °C".

**5.4.1.5.5.1** Si certaines matières autoréactives et apparentées de la classe 4.1 et des peroxydes organiques de la classe 5.2 ont été exemptées par l'autorité compétente de l'étiquette de risque subsidiaire de "MATIÈRE EXPLOSIBLE" (modèle No 1) pour l'emballage utilisé, une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport.

**5.4.1.5.5.2** Si des peroxydes organiques et des matières autoréactives sont transportés dans des conditions qui nécessitent un agrément (pour les peroxydes organiques, voir 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 et 4.2.1.13.3; pour les matières autoréactives, voir 2.4.2.3.2.4 et 4.1.7.2.2), une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses. Une copie de l'agrément de classement et des conditions de transport des peroxydes organiques et des matières autoréactives non inscrits doit être jointe au document de transport de marchandises dangereuses.

**5.4.1.5.5.3** Lorsqu'un échantillon de peroxyde organique (voir 2.5.3.2.5.1) ou d'une matière autoréactive (voir 2.4.2.3.2.4.2) est transporté, une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses.

#### 5.4.1.5.6 *Matières infectieuses*

Le document doit indiquer l'adresse complète du destinataire ainsi que le nom d'une personne responsable et son numéro de téléphone.

#### 5.4.1.5.7 *Matières radioactives*

5.4.1.5.7.1 Les renseignements suivants doivent figurer dans le document de transport pour tout envoi de matières de la classe 7, selon le cas, dans l'ordre indiqué :

- .1 le nom ou le symbole de chaque radionucléide ou, pour les mélanges de radionucléides, une description générale appropriée ou une liste des nucléides auxquels correspondent les valeurs les plus restrictives;
- .2 la description de l'état physique et de la forme chimique de la matière, ou l'indication qu'il s'agit d'une matière radioactive sous forme spéciale ou d'une matière radioactive faiblement dispersable. Une désignation chimique générique est suffisante pour la forme chimique;
- .3 l'activité maximale du contenu radioactif pendant le transport exprimée en becquerels (Bq) avec le symbole SI approprié en préfixe (voir 1.2.2.1). Pour les matières fissiles, la masse de la matière fissile en grammes (g) ou en un multiple approprié peut être indiquée au lieu de l'activité;
- .4 la catégorie du colis, c'est-à-dire I-BLANC, II-JAUNE, III-JAUNE;
- .5 l'indice de transport (seulement pour les catégories II-JAUNE et III-JAUNE);
- .6 pour les envois de matières fissiles autres que les envois exemptés en vertu de 6.4.11.2, l'indice de sûreté-criticité;
- .7 la marque d'identification pour chaque certificat d'agrément d'une autorité compétente (matière radioactive sous forme spéciale, matière radioactive faiblement dispersable, arrangement spécial, modèle de colis ou expédition) applicable à l'envoi;
- .8 pour les envois de plusieurs colis, les informations visées en 5.4.1.4.1.1 à .3 et 5.4.1.5.7.1.1 à .7 doivent être fournies pour chaque colis. Pour les colis dans un suremballage, un conteneur ou un moyen de transport, une déclaration détaillée du contenu de chaque colis se trouvant dans le suremballage, le conteneur ou le moyen de transport et, le cas échéant, de chaque suremballage, conteneur ou moyen de transport doit être jointe. Si des colis doivent être retirés du suremballage, du conteneur ou du moyen de transport à un point de déchargement intermédiaire, des documents de transport appropriés doivent être fournis;
- .9 lorsqu'un envoi doit être expédié sous usage exclusif, la mention "EXPÉDITION SOUS USAGE EXCLUSIF"; et

- .10 pour les matières à faible activité spécifique (LSA-II et LSA-III) et les objets contaminés superficiellement (SCO-I et SCO-II), l'activité totale de l'envoi exprimée en multiple de A2.

**5.4.1.5.7.2** Le document de transport doit comprendre une déclaration concernant les mesures devant être prises, le cas échéant, par le transporteur. La déclaration doit être rédigée dans les langues que le transporteur ou les autorités concernées jugent nécessaires et doit donner au moins les renseignements suivants :

- .1 mesures supplémentaires prescrites pour le chargement, l'arrimage, le transport, la manutention et le déchargement du colis, du suremballage ou du conteneur, y compris, le cas échéant, les dispositions spéciales à prendre en matière d'arrimage pour assurer une bonne dissipation de la chaleur (voir 7.1.14.4); au cas où de telles prescriptions ne seraient pas nécessaires, une déclaration doit l'indiquer;
- .2 restrictions concernant le mode ou le moyen de transport et éventuellement instructions sur l'itinéraire à suivre;
- .3 dispositions à prendre en cas d'urgence compte tenu de la nature de l'envoi.

**5.4.1.5.7.3** Lorsque le transport international des colis requiert l'approbation du modèle de colis ou de l'expédition par l'autorité compétente, les types d'agrément différant selon les pays, le numéro ONU et la désignation officielle de transport requis au 5.4.1.4.1 doivent être conformes au certificat du pays d'origine du modèle.

**5.4.1.5.7.4** Les certificats de l'autorité compétente ne doivent pas nécessairement accompagner l'envoi. L'expéditeur doit, toutefois, être prêt à les communiquer au(x) transporteur(s) avant le chargement et le déchargement.

#### **5.4.1.5.8** *Aérosols*

Si la capacité de l'aérosol est supérieure à 1000 ml, celle-ci doit être indiquée dans le document de transport.

#### **5.4.1.5.9** *Matières et objets explosibles*

Les renseignements supplémentaires ci-après doivent être inclus pour chaque envoi de marchandises de la classe 1, selon qu'il convient :

- .1 Des rubriques ont été prévues pour les "MATIÈRES EXPLOSIVES, N.S.A.", les "OBJETS EXPLOSIFS, N.S.A." et les "COMPOSANTS DE CHAÎNE PYROTECHNIQUES, N.S.A.". Lorsqu'il n'existe pas de rubrique spécifique, l'autorité compétente du pays d'origine doit utiliser la rubrique correspondant à la division du risque et au groupe de compatibilité. Le document de transport doit porter la mention "le transport effectué au titre de cette rubrique a été approuvé par l'autorité compétente de..." suivie du sigle du pays (indicatif de pays attribué pour la circulation internationale des véhicules automobiles) de l'autorité compétente;



- .2 Le transport de matières explosibles pour lesquelles une teneur minimale en eau ou en flegmatisant est indiquée dans la rubrique est interdit lorsque la teneur en eau ou en flegmatisant de ces matières est inférieure au minimum indiqué. Ces matières ne devraient être transportées qu'avec l'autorisation spéciale de l'autorité compétente du pays d'origine. Le document de transport doit porter la mention "le transport effectué au titre de cette rubrique a été approuvé par l'autorité compétente de..." suivie du sigle du pays (indicatif de pays attribué pour la circulation internationale des véhicules automobiles) de l'autorité compétente;
- .3 Lorsque des matières ou des objets explosibles sont emballés "comme approuvé par l'autorité compétente", la mention "Emballage approuvé par l'autorité compétente de..." doit être inscrite sur le document de transport, suivie du sigle du pays (indicatif de pays attribué pour la circulation internationale des véhicules automobiles) de l'autorité compétente;
- .4 Il existe certains risques qui ne peuvent être déduits ni de la division de risque, ni du groupe de compatibilité d'une matière. Le chargeur doit indiquer tout risque de cette nature dans la documentation des marchandises dangereuses.

#### **5.4.1.5.10** *Matières visqueuses*

Lorsque des matières visqueuses sont transportées conformément à 2.3.2.5, la mention suivante doit être inscrite sur le document de transport : "Transport conforme aux dispositions du paragraphe 2.3.2.5 du Code IMDG".

#### **5.4.1.5.11** *Dispositions spéciales pour la séparation*

- 5.4.1.5.11.1** Pour les matières, mélanges, solutions ou préparations expédiés au titre d'une rubrique N.S.A. non répertoriée dans les groupes de séparation des matières mentionnés en 3.1.4.4 mais relevant d'un de ces groupes conformément à la décision de l'expéditeur (voir 3.1.4.2), le groupe de séparation approprié doit être inclus dans le document de transport.\*
- 5.4.1.5.11.2** Lorsque des matières sont chargées ensemble dans un engin de transport conformément à 7.2.1.13.2, la déclaration ci-après doit être incluse dans le document de transport : "Transport conforme à 7.2.1.13.2 du Code IMDG."
- 5.4.1.5.11.3** Quand des matières acides et alcalines de la classe 8 sont transportées dans le même engin de transport, dans le même emballage ou non, conformément à 7.2.1.13.2, la mention suivante doit être indiquée dans le document de transport : "Transport conformément au paragraphe 7.2.1.13.2 du Code IMDG."

---

\* On admet qu'un groupe de séparation n'est pas applicable dans tous les cas et peut, par conséquent, ne pas figurer dans le document de transport.

#### **5.4.1.5.12** *Transport de marchandises dangereuses solides dans des conteneurs pour vrac*

Dans le cas des conteneurs pour vrac autres que les conteneurs, l'indication ci-après doit être incluse sur le document de transport (voir 6.9.4.6) :

"Conteneur pour vrac BK2 agréé par l'autorité compétente de ..."

#### **5.4.1.6** *Attestation*

**5.4.1.6.1** Le document de transport de marchandises dangereuses doit inclure une attestation ou déclaration selon laquelle l'envoi peut être accepté pour le transport et les marchandises sont correctement emballées, marquées et étiquetées, et dans l'état qui convient pour le transport aux termes des règlements applicables. Le texte de cette attestation est le suivant :

"Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, muni de plaques-étiquettes et à tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables."

L'attestation doit être signée et datée par l'expéditeur. Les signatures en fac-similé sont autorisées lorsque les lois et les réglementations applicables leur reconnaissent une validité juridique.

**5.4.1.6.2** Lorsque la documentation relative aux marchandises dangereuses est présentée au transporteur à l'aide de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) ou l'échange de données informatisées (EDI), la ou les signatures peuvent être remplacées par le ou les noms (en majuscules) de la ou des personnes qui ont le droit de signer.

#### **5.4.2** **Certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule**

**5.4.2.1** Lorsque des colis contenant des marchandises dangereuses sont chargés ou emballés dans un conteneur\* ou véhicule pour le transport par voie maritime, les responsables de l'emportage du conteneur ou du véhicule doivent fournir un "certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule" indiquant le ou les numéros d'identification du conteneur ou du véhicule et attestant que l'opération a été menée conformément aux conditions suivantes :

- .1 le conteneur ou le véhicule était propre et sec et il paraissait en état de recevoir les marchandises;
- .2 des colis à séparer conformément aux dispositions de séparation applicables n'ont pas été emballés ensemble sur ou dans le conteneur ou le véhicule (sauf si l'autorité compétente intéressée a donné son accord conformément à 7.2.2.3);

---

\* Se reporter à la définition de "conteneur" en 1.2.1.

- .3 tous les colis ont été examinés extérieurement en vue de déceler tous dégâts; seuls des colis en bon état ont été chargés;
- .4 Les fûts ont été arrimés in position verticale, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente, et toutes les marchandises ont été chargées de manière appropriée et, le cas échéant, convenablement calées par des matériaux de protection adéquats, compte tenu du ou des modes de transport prévus\* ;
- .5 les marchandises chargées en vrac ont été uniformément réparties dans le conteneur ou dans le véhicule;
- .6 pour les envois comprenant des marchandises de la classe 1 autres que celles de la division 1.4, le conteneur ou le véhicule est structurellement propre à l'emploi conformément à 7.4.6;
- .7 le conteneur ou le véhicule et les colis sont marqués, étiquetés et munis de plaques-étiquettes de manière appropriée;
- .8 lorsque du dioxyde de carbone solide (CO<sub>2</sub> - neige carbonique) est employé aux fins de réfrigération, le conteneur ou le véhicule porte la mention ci-après, marquée ou étiquetée extérieurement à un endroit visible, par exemple sur la porte arrière : "DANGER, CONTIENT DU CO<sub>2</sub> (NEIGE CARBONIQUE), AÉRER COMPLÈTEMENT AVANT D'ENTRER"; et
- .9 le document de transport des marchandises dangereuses prescrit en 5.4.1 a été reçu pour chaque envoi de marchandises dangereuses chargé dans le conteneur ou dans le véhicule.

**Note** : Le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule n'est pas exigé pour les citernes mobiles.

**5.4.2.2** Un document unique peut rassembler les renseignements devant figurer dans le document de transport des marchandises dangereuses et dans le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule; sinon, ces documents doivent être attachés les uns aux autres. Lorsque les renseignements sont contenus dans un document unique, celui-ci doit comporter une déclaration signée, telle que "Il est déclaré que l'emballage des marchandises dans le conteneur ou dans le véhicule a été effectué conformément aux dispositions applicables". L'identité du signataire et la date doivent être indiquées sur le document.

### **5.4.3 Documents requis à bord du navire**

**5.4.3.1** Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses et des polluants marins doit posséder une liste spéciale ou un manifeste\*\* énumérant, conformément aux

---

\* Se reporter aux Directives OMI/OIT/ONU/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.

\*\* La circulaire FAL.2/Circ.51/Rev.1 peut être utilisée à cette fin.

dispositions de la règle 4.5 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, et de la règle 4 3) de l'Annexe III de MARPOL 73/78, les marchandises dangereuses et les polluants marins embarqués et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Un plan d'arrimage détaillé qui désigne par classe toutes les marchandises dangereuses et les polluants marins embarqués et en indique leur emplacement peut être utilisé à la place d'une liste ou d'un tel manifeste. Cette liste de marchandises dangereuses ou de polluants marins ou ce manifeste doit être fondé sur les documents et certificats prescrits dans le présent Code et doit au moins indiquer, en plus des renseignements prévus en 5.4.1, le lieu d'arrimage et la quantité totale de marchandises dangereuses et de polluants marins. Un exemplaire de l'un de ces documents doit être communiqué avant le départ à la personne ou à l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.

#### **5.4.3.2 Renseignements sur les mesures d'urgence**

S'agissant d'envois de marchandises dangereuses, des informations pertinentes doivent être accessibles immédiatement et à tout moment afin de permettre les interventions d'urgence nécessaires à la suite d'accidents ou d'incidents impliquant des marchandises dangereuses transportées. Ces informations doivent être disponibles à distance des colis contenant les marchandises dangereuses et être immédiatement accessibles en cas d'incident ou accident. À cet égard, il faut prévoir :

- .1 des rubriques appropriées dans la liste spéciale, le manifeste ou la déclaration de marchandises dangereuses; ou
- .2 un document distinct, tel qu'une fiche de données de sécurité; ou
- .3 un document distinct, tel que les *Consignes d'intervention d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses (Guide FS)* à utiliser conjointement avec le document de transport et le *Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU)*.

#### **5.4.4 Autres renseignements et documents prescrits**

##### **5.4.4.1** Dans certains cas, des certificats spéciaux sont exigés, par exemple :

- .1 un certificat d'exposition à l'air (tel que prescrit dans la rubrique établie pour la matière dans la Liste des marchandises dangereuses) ;
- .2 un certificat exemptant une matière ou un objet de l'application des dispositions du Code IMDG (voir, par exemple, les rubriques établies pour le charbon, la farine de poisson, les tourteaux) ;
- .3 pour les nouvelles matières autoréactives et les nouveaux peroxydes organiques ou les préparations nouvelles de matières autoréactives et de peroxydes organiques déjà classés, une déclaration de l'autorité compétente du pays d'origine, indiquant le classement et les conditions de transport approuvés.

#### **5.4.4.2 Engins sous fumigation**

Le document de transport d'un engin sous fumigation doit indiquer le type et la quantité d'agents de fumigation utilisés et la date et l'heure de la fumigation. En outre, des instructions doivent être fournies sur la manière d'éliminer tous résidus d'agents de fumigation, y compris les appareils de fumigation utilisés, le cas échéant.

#### **5.4.5 Formule cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses**

**5.4.5.1** La présente formule cadre satisfait aux dispositions de la règle 4 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, de la règle 4 de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et du présent chapitre. Les renseignements prescrits dans le présent chapitre sont obligatoires ; toutefois, la présentation de cette formule n'a pas force obligatoire.

**FORMULE CADRE POUR LE TRANSPORT MULTIMODAL  
DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

La présente formule cadre peut être utilisée aux fins de la déclaration de marchandises dangereuses car elle satisfait aux dispositions de la règle 4 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 et de la règle 4 de l'Annexe III de MARPOL 73/78.

1 Chargeur/Expéditeur		2 Numéro du document de transport		
		3 Page 1 de pages	4 Référence du chargeur	5 Référence du transitaire
6 Destinataire		7 Transporteur (partie à remplir par le transporteur)		
		<b>DÉCLARATION DU CHARGEUR</b> Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessous de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, muni d'étiquettes, de plaques-étiquettes et à tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables.		
8 Cet envoi est dans les limites prescrites pour : (Rayer la mention inutile)		9 Renseignements complémentaires concernant la manutention		
AÉRONEF À PASSAGERS ET À CARGAISON		AÉRONEF À CARGAISON SEULEMENT		
10 No du navire/vol et date	11 Port/lieu de chargement			
12 Port/lieu de déchargement	13 Destination			
14 Marques d'expédition		*Numéro et type d'emballage, description des marchandises	Masse brute (kg)	Masse nette
				Cubage (m <sup>3</sup> )
15 No d'identification du conteneur/ No d'immatriculation du véhicule		16 Numéro(s) du/des scellé(s)	17 Taille & type de conteneur/ véhicule	18 Masse à vide (kg)
				19 Total brut (y compris masse à vide) (kg)
<b>CERTIFICAT D'EMPOTAGE DE CONTENEUR/VÉHICULE</b>  Je déclare que les marchandises décrites ci-dessus ont été empotées/chargées dans le conteneur/véhicule identifié ci-dessus conformément aux dispositions applicables**.		<b>21 RÉCÉPISSÉ DE L'ORGANISME RÉCEPTIONNAIRE</b>  Reçu le nombre ci-dessus de colis/conteneurs/remorques apparemment en bon état et bien conditionnés. Sauf indiqué sur la présente : OBSERVATIONS DE L'ORGANISME RÉCEPTIONNAIRE :		
<b>PARTIE À REMPLIR ET SIGNER POUR TOUS LES CHARGEMENTS DE CONTENEUR/VÉHICULE PAR LE RESPONSABLE DE L'EMPOTAGE/DU CHARGEMENT</b>				
20 Nom de la société		Nom du transporteur routier		22 Nom de la société (DU CHARGEUR ÉTABLISSANT LA PRÉSENTE NOTE)
		No d'immatriculation du véhicule		
Nom/qualité du déclarant		Signature et date		Nom/qualité du déclarant
Lieu et date				Lieu et date
Signature du déclarant		SIGNATURE DU CONDUCTEUR		Signature du déclarant

\* **MARCHANDISES DANGEREUSES :**  
Veuillez préciser les éléments suivants : désignation officielle de transport, classe de risque, No ONU, groupe d'emballage, l'indication Polluant marin (le cas échéant), et respecter les prescriptions obligatoires des règles nationales et internationales applicables. Aux fins du Code IMDG, voir paragraphe 5.4.1.4.

\*\* Aux fins du Code IMDG, voir 5.4.2.

## Documentation du transport international de marchandises dangereuses

### Certificat d'empotage de conteneur/véhicule

La signature apposée au recto dans la case 20 doit être celle de la personne responsable de la surveillance de l'opération.

Il est attesté que :

Le conteneur/véhicule était propre et sec; il paraissait en état de recevoir les marchandises.

Si les envois comprennent des marchandises de la classe 1, autres que celles de la division 1.4, le conteneur est structurellement propre à l'emploi.

Aucune marchandise incompatible n'a été chargée dans le conteneur/véhicule sauf autorisation explicite délivrée par l'autorité compétente.

Tous les colis ont été examinés extérieurement en vue de déceler tous dégâts; seuls des colis en bon état ont été chargés.

Les fûts ont été arrimés en position droite, sauf autorisation contraire délivrée par l'autorité compétente.

Tous les colis ont été correctement chargés et arrimés dans le conteneur/véhicule.

Lorsque des matières ou objets sont transportés dans des emballages de vrac, la cargaison a été uniformément répartie dans le conteneur/véhicule.

Les colis et le conteneur/véhicule ont été correctement marqués, étiquetés et munis de plaques-étiquettes. Toutes marques, étiquettes et plaques-étiquettes non pertinentes ont été enlevées.

Lorsque du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub> - neige carbonique) est utilisé aux fins de refroidissement, le véhicule ou conteneur est marqué ou étiqueté extérieurement à un endroit visible, par exemple sur la porte, avec l'indication : GAZ CO<sub>2</sub> DANGEREUX (NEIGE CARBONIQUE) À L'INTÉRIEUR - AÉRER COMPLÈTEMENT AVANT D'ENTRER.

Lorsque cette formule cadre de marchandises dangereuses est utilisée comme certificat d'empotage de conteneur/véhicule uniquement, et non pas comme document combiné, une déclaration de marchandises dangereuses signée par l'expéditeur ou le fournisseur doit avoir été délivrée/reçue pour chaque envoi de marchandises dangereuses chargé dans le conteneur.

**Note :** Le certificat d'empotage de conteneur n'est pas exigé pour les citernes.

1 Chargeur/Expéditeur	2 Numéro du document de transport	
	3 Page 2 de pages	4 Référence du chargeur
		5 Référence du transitaire
14 Marques d'expédition *Numéro et type d'emballage, description des marchandises Masse brute (kg) Masse nette Cubage (m <sup>3</sup> )		



APPENDICE 5

**CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES  
SONT TENUS D'AVOIR À BORD**

(Note : Tous les certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord doivent être des originaux)

<b>1</b>	<b>Tous les navires</b>	<b>Référence</b>
	<b>Certificat international de jaugeage (1969)</b> Un certificat international de jaugeage (1969) doit être délivré à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la Convention.	Convention sur le jaugeage, article 7
	<b>Certificat international de franc-bord</b> Un certificat international de franc-bord doit être délivré aux termes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de ladite convention ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra.	Convention LL, article 16; Protocole LL de 1988, article 18
	<b>Certificat international d'exemption pour le franc-bord</b> Un certificat international d'exemption pour le franc-bord doit être délivré à tout navire auquel une exemption a été accordée en vertu des dispositions de l'article 6 de la Convention sur les lignes de charge ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988.	Convention LL, article 6; Protocole LL de 1988, article 18
	<b>Manuel sur la stabilité à l'état intact</b> Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions, et tout navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent subir, après achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine doit recevoir un livret sur la stabilité contenant les renseignements nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de chargement. Pour les vraquiers, les renseignements requis dans un manuel concernant les vraquiers peuvent figurer dans le manuel sur la stabilité.	Convention SOLAS de 1974, règles II-1/22 et II-1/25-8; Protocole LL de 1988, règle 10
	<b>Plans et manuels de maîtrise des avaries</b> À bord des navires à passagers et des navires de charge, des plans où figurent clairement, pour chaque pont et cale, les limites des compartiments étanches, les ouvertures qui y sont pratiquées avec leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, ainsi que les dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par l'invasion, doivent être exposés de manière permanente. Des opuscules contenant les mêmes renseignements doivent être mis à la disposition des officiers du navire.	Convention SOLAS de 1974, règles II-1/23, 23-1, 25-8 MSC/Circ.919

**Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité**

Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité.

Convention SOLAS  
de 1974  
(amendements  
de 2000),  
règle V/ 14.2

**Manuel de formation en matière de sécurité-incendie**

Un manuel de formation doit être rédigé dans la langue de travail du navire et doit se trouver dans chaque salle à manger et salle de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel doit contenir les instructions et renseignements prescrits à la règle II-2/15.2.3.4. Une partie de ces renseignements peut être fournie sur support audiovisuel utilisé à la place du manuel.

Convention SOLAS  
de 1974  
(amendements  
de 2000),  
règle II-2/15.2.3

**Plan/opuscule concernant la lutte contre l'incendie**

Des plans d'ensemble doivent être affichés en permanence à l'usage des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections, ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie et les dispositifs d'extinction de l'incendie, etc. Une autre possibilité laissée à la discrétion de l'Administration consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule, dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour et toute modification qui leur est apportée doit être consignée par écrit dans les plus brefs délais. Un double des plans concernant la lutte contre l'incendie ou un opuscule contenant ces plans doit être conservé en permanence dans un coffret étanche aux intempéries, signalisé de façon claire et situé à l'extérieur du rouf, à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.

Convention SOLAS  
de 1974  
(amendements  
de 2000),  
règle II-2/15.2.4

**Formation à bord et exercices à consigner**

Des exercices d'incendie doivent être effectués et consignés conformément aux prescriptions des règles III/19.3 et III/19.5

Convention SOLAS  
de 1974  
(amendements  
de 2000),  
règle II-2/15.2.2.5

**Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie**

Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit contenir les renseignements et instructions nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et des opérations de manutention de la cargaison dans le contexte de la sécurité-incendie. Le manuel doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel peut être joint aux manuels de formation en matière de sécurité-incendie prescrits par la règle II-2/15.2.3.

Convention SOLAS  
de 1974  
(amendements  
de 2000),  
règle II 2/16.2

**Brevets de capitaine, d'officier et de matelot ou de mécanicien**

Des brevets doivent être délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examen, conformément aux dispositions du Code STCW annexé à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Les modèles de brevets figurent à la section A-I/2 du Code STCW. Les originaux des brevets doivent se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

Convention STCW  
de 1978, article VI,  
règle I/2;  
Code STCW,  
section A-I/2

**Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures**

Un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à MARPOL 73/78. Ce certificat est complété par une Fiche de construction et d'équipement pour navires autres que les pétroliers (modèle A) ou d'une Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers (modèle B), selon le cas.

MARPOL 73/78,  
Annexe I,  
règle 5

**Registre des hydrocarbures**

Un registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines) doit être tenu, pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et pour tous les navires, autres que les pétroliers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400. Un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast), doit également être tenu pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150.

MARPOL 73/78  
Annexe I, règle 20

**Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures**  
Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire, autre qu'un pétrolier, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Autorité.

MARPOL 73/78  
Annexe I,  
règle 26

**Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées**

Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées est délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe IV de MARPOL 73/78, à tout navire qui doit obligatoirement être conforme aux dispositions de ladite annexe et qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

MARPOL 73/78,  
Annexe IV, règle 5;  
MEPC/Circ.408

**Plan de gestion des ordures**

Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre.

MARPOL 73/78  
Annexe V, règle 9

**Registre des ordures**

Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers doivent tenir un registre des ordures.

MARPOL 73/78,  
Annexe V,  
règle 9

**Enregistreur des données du voyage - certificat de conformité**

L'enregistreur des données du voyage, y compris tous les capteurs, doit être soumis à un essai annuel de fonctionnement. Cet essai doit être effectué par une installation approuvée d'essai ou d'entretien et permettre de vérifier l'exactitude, la pérennité et le caractère récupérable des données enregistrées. En outre, des essais et des inspections doivent être effectués pour s'assurer que toutes les enveloppes de protection et les dispositifs installés pour faciliter la localisation sont en bon état de marche. Une copie du certificat de conformité délivré par l'installation d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables doit être conservée à bord du navire.

Convention SOLAS  
de 1974,  
règle V/18.8

**Manuel d'assujettissement de la cargaison**

Toutes les cargaisons, autres que des cargaisons solides et liquides en vrac, et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. À bord des navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis à la règle II-2/3.41, toutes les cargaisons et tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. Ce manuel d'assujettissement de la cargaison doit être conservé à bord de tous les types de navires affectés au transport de cargaisons autres que les cargaisons solides ou liquides en vrac et doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2002), règles VI/5.6 et VII/5; MSC/Circ.745

**Document de conformité**

Un document de conformité doit être délivré à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM. Un exemplaire du document doit être conservé à bord du navire.

Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13

**Certificat de gestion de la sécurité**

Un Certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de gestion de la sécurité, l'Administration ou l'organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13

**Certificat international de sûreté du navire ou certificat international provisoire de sûreté du navire**

Un certificat international de sûreté du navire doit être délivré par l'Administration ou un organisme que celle-ci a habilité à vérifier que le navire est conforme aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS sur la sûreté maritime et à la partie A du Code ISPS. Un certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré en vertu de la section 19.4 de la partie A du Code ISPS.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2002), règle XI-2/9.1.1; Code ISPS, partie A, section 19 et appendices

### **Plan de sûreté du navire et registres correspondants**

Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la partie A du Code ISPS. Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration :

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2002), règle XI-2/9; Code ISPS, partie A, sections 9 et 10

- .1 formation, exercices et entraînements;
- .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté;
- .3 infractions aux mesures de sûreté;
- .4 changements de niveau de sûreté;
- .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant;
- .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté;
- .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire;
- .8 examen périodique du plan de sûreté du navire;
- .9 mise en œuvre des amendements au plan; et
- .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte du sûreté du navire.

### **Fiche synoptique continue**

Une fiche synoptique continue doit être délivrée à tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention. La fiche synoptique continue vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2002), règle XI-1/5

## **2 Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires à passagers doivent avoir à bord les documents suivants :**

### **Certificat de sécurité pour navire à passagers<sup>1</sup>**

Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire à passagers, doit être délivré après inspection et visite à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III et IV et à toute autre prescription applicable de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle P) doit être jointe en permanence à ce certificat.

Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 (amendements de 2000), appendice

---

<sup>1</sup> Le modèle du certificat et de sa fiche d'équipement figure dans les amendements relatifs au SMDSM qui modifient la Convention SOLAS de 1974.

### **Certificat d'exemption<sup>2</sup>**

Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats susmentionnés.

Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12

### **Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux et Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux**

Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux, doit être délivré aux termes des dispositions de l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

STP 71, règle 5

Un certificat, dit Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux, doit être délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

SSTP 73, règle 5

### **Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage**

Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2000), règle V/7.3

### **Liste des limites d'exploitation**

Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent garder à bord une liste de toutes les limites imposées à l'exploitation du navire, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des règles de la Convention SOLAS, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer ou celles relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limites, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2000), règle V/30

### **Système d'aide à la décision destiné aux capitaines**

À bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.

Convention SOLAS de 1974, règle III/29

---

<sup>2</sup> Les circulaires SLS.14/Circ.115 et Add.1 ont trait à la délivrance des certificats d'exemption.

**3 Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires de charge doivent avoir à bord les documents suivants :**

<p><b>Certificat de sécurité de construction pour navire de charge<sup>3</sup></b> Un certificat, dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, doit être délivré après visite à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention SOLAS de 1974 relatives aux visites des navires de charge et aux prescriptions applicables des chapitres II-1 et II-2, exception faite de celles qui concernent les engins d'extinction de l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
<p><b>Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge<sup>4</sup></b> Un certificat, dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, doit être délivré après visite à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions applicables des chapitres II-1, II-2 et III et à toute autre prescription pertinente de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle E) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 (amendements de 2000), appendice</p>
<p><b>Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge<sup>5</sup></b> Un certificat, dit Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, doit être délivré après visite à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 muni d'une installation radioélectrique, y compris les appareils utilisés dans les engins de sauvetage, qui satisfait aux prescriptions des chapitres III et IV et à toute autre prescription pertinente de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle R) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
<p><b>Certificat de sécurité pour navire de charge</b> Au lieu des certificats de sécurité pour navire de charge spécifiés ci-dessus, un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge peut être délivré, à l'issue d'une visite, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988. Une fiche d'équipement (modèle C) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 (amendements de 2000), appendice</p>

<sup>3</sup> Le modèle du certificat figure dans les amendements relatifs au SMDSM qui modifient la Convention SOLAS de 1974.

<sup>4</sup> Le modèle du certificat et de sa fiche d'équipement figure dans les amendements relatifs au SMDSM qui modifient la Convention SOLAS de 1974.

<sup>5</sup> Le modèle du certificat et de sa fiche d'équipement figure dans les amendements relatifs au SMDSM qui modifient la Convention SOLAS de 1974.



### **Certificat d'exemption<sup>6</sup>**

Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats susmentionnés.

Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12

### **Autorisation de transport de grain**

Une autorisation doit être délivrée à tout navire chargé conformément aux règles du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac, soit par l'Administration ou par une organisation reconnue par celle-ci, soit par un Gouvernement contractant au nom de l'Administration. L'autorisation doit être accompagnée du manuel de chargement du grain remis au capitaine pour lui permettre de satisfaire aux dispositions du Recueil relatives à la stabilité ou y être incorporée.

Convention SOLAS de 1974, règle VI/9; Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac, section 3

### **Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation après qu'il ait été vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention CLC.

Convention CLC de 1969, article VII

### **Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention CLC de 1992 est délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après que l'autorité compétente de l'État contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat est délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État contractant.

Convention CLC de 1992, article VII

<sup>6</sup>

Les circulaires SLS.14/Circ.115 et Add.1 ont trait à la délivrance de certificats d'exemption.

**Dossier des rapports de visites renforcées**

Les vraquiers et les pétroliers doivent avoir un dossier des rapports de visites et des documents d'appui satisfaisant aux dispositions des paragraphes 6.2 et 6.3 de l'annexe A et de l'annexe B de la résolution A.744(18) intitulée Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers.

Convention SOLAS de 1974 (amendements de 2002), règle XI-1/2; résolution A.744(18)

**Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest**

Sous réserve des dispositions des paragraphes 4, 5, 6 et 7 de la règle 15 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité. Le dispositif est muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins.

MARPOL 73/78, Annexe I, règle 15 3) a)

**Renseignements sur la cargaison**

Le chargeur doit fournir au capitaine ou son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, confirmés par écrit avant le chargement. Pour les vraquiers, la densité de la cargaison doit figurer parmi ces renseignements.

Convention SOLAS de 1974, règles VI/2 et XII/10; MSC/Circ.663

**Manuel pour les vraquiers**

Pour permettre au capitaine d'éviter des contraintes excessives sur la structure du navire, il doit y avoir à bord du navire qui effectue des opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac un manuel tel que celui mentionné à la règle VI/7.2 de la Convention SOLAS. Le manuel doit être visé par l'Administration ou en son nom de manière à indiquer que les dispositions des règles 4, 5, 6 et 7 de la Convention SOLAS, selon qu'il convient, sont respectées. Au lieu de faire l'objet d'un manuel distinct, les renseignements requis peuvent figurer dans le manuel sur la stabilité à l'état intact.

Convention SOLAS de 1974, règles VI/7 et XII/8; Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (Recueil BLU)

**Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées**

Tout pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 10) de l'Annexe I de MARPOL 73/78 doit être pourvu d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la règle 13A de l'Annexe I de MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78, Annexe I, règle 13A

<p><b>Manuel sur l'équipement et l'exploitation (Manuel sur le lavage au pétrole brut)</b></p> <p>Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la règle 13B de l'Annexe I de MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annexe I, règle 13B</p>
<p><b>Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) - Déclaration de conformité, rapport final et compte rendu d'examen</b></p> <p>L'Administration doit délivrer une déclaration de conformité à tout pétrolier qui, ayant fait l'objet d'une visite au titre du Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) (résolution MEPC.94(46) telle que modifiée), a été jugé conforme aux prescriptions de ce Système. En outre, un exemplaire du rapport final CAS soumis à l'Administration en vue de la délivrance d'une déclaration de conformité, ainsi qu'un exemplaire de compte rendu d'examen par l'Administration, doivent être conservés à bord avec la déclaration de conformité.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annexe I, (amendements de 2001 (résolution MEPC.95(46)), règle 13G, résolution MEPC.94(46)</p>
<p><b>Chargement en équilibre hydrostatique - Manuel d'exploitation</b></p> <p>Tout pétrolier qui, conformément à la règle 13G 6) b), est exploité avec un chargement hydrostatiquement équilibré doit être muni d'un manuel d'exploitation conformément à la résolution MEPC.64(36)</p>	<p>MARPOL 73/78, Annexe I (amendements de 2001 (résolution MEPC.95(46)), règle 13G</p>
<p><b>Surveillance continue et contrôle des rejets - Manuel d'exploitation</b></p> <p>Tout pétrolier équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets doit avoir des instructions relatives à l'exploitation de ce système qui soient conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Administration</p>	<p>MARPOL 73/78, Annexe I, règle 15 3) c)</p>
<p><b>Renseignements sur le compartimentage et la stabilité</b></p> <p>Pour tout pétrolier visé par la règle 25 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, il faut donner au capitaine, sous une forme appropriée, des instructions sur le chargement et la répartition des cargaisons à transporter permettant de satisfaire aux dispositions de ladite règle et des renseignements sur la capacité du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie, tels que définis par la règle en question.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annexe I, règle 25</p>

**4 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des substances chimiques liquides nocives en vrac doit avoir à bord les documents suivants :**

**Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS)**

Un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe II de MARPOL 73/78, à tout navire transportant des substances liquides nocives en vrac et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL 73/78. En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac et le Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, délivrés aux termes du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques et du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, respectivement, ont la même valeur et sont acceptés dans les mêmes conditions que le Certificat NLS.

MARPOL 73/78  
Annexe II,  
règles 11 et 12A

**Registre de la cargaison**

Un registre de la cargaison qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire doit être tenu pour tous les navires auxquels s'applique l'Annexe II de MARPOL 73/78, sous la forme spécifiée à l'appendice IV de ladite annexe.

MARPOL 73/78,  
Annexe II, règle 9

**Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet**

Tout navire qui est autorisé à transporter des substances liquides nocives en vrac conformément à son certificat doit avoir à bord un manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet approuvé par l'Autorité.

Résolution  
MEPC.18(22),  
chapitre 2;  
MARPOL 73/78,  
Annexe II, règles 5,  
5A et 8

**Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives**

Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, qui est autorisé à transporter des substances liquides nocives en vrac conformément à son certificat, doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives approuvé par l'Autorité.

MARPOL 73/78,  
Annexe II, règle 16

**5 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire-citerne pour produits chimiques doit avoir à bord le document suivant :**

**Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac**

Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Recueil BCH,  
section 1.6;  
Recueil BCH, tel  
que modifié  
par la résolution  
MSC.18(58),  
section 1.6

**Note :** Aux termes de l'Annexe II de MARPOL 73/78, les dispositions de ce Recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits avant le 1er juillet 1986.

**ou**

**Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac**

Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Recueil IBC,  
section 1.5;  
Recueil IBC, tel  
que modifié par les  
résolutions  
MSC.16(58) et  
MEPC.40(29),  
section 1.5

**Note :** Aux termes de la Convention SOLAS de 1974 (chapitre VII) et de l'Annexe II de MARPOL 73/78, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.

**6 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout transporteur de gaz doit avoir à bord le document suivant :**

**Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac**

Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Recueil GC,  
section 1.6

**ou**

**Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac**

Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Recueil IGC, section 1.5;  
Recueil IGC, tel que modifié par la résolution MSC.17(58), section 1.5

**Note** : Aux termes de la Convention SOLAS de 1974 (chapitre VII), les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les transporteurs de gaz construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.

**7 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout engin à grande vitesse doit avoir à bord les documents suivants :**

**Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse**

Un certificat dit Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout engin qui satisfait aux prescriptions du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.

Convention SOLAS de 1974, règle X/3;  
Recueil HSC 1994, section 1.8;  
Recueil HSC 2000, section 1.8

**Permis d'exploiter un engin à grande vitesse**

Un permis dit Permis d'exploiter un engin à grande vitesse doit être délivré à tout engin qui satisfait aux prescriptions des paragraphes 1.2.2 à 1.2.7 du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.

Recueil HSC 1994, section 1.9;  
Recueil HSC 2000, section 1.9

**8 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir à bord le document suivant :**

**Attestation de conformité avec les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses**

L'Administration doit fournir au navire un document approprié attestant que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux prescriptions de la règle II-2/19 de la Convention SOLAS de 1974. L'attestation concernant les marchandises dangereuses, exception faite des marchandises dangereuses solides en vrac, n'est pas exigée pour les cargaisons des classes 6.2 et 7 et les marchandises dangereuses en quantités limitées.

Convention SOLAS de 1974, (amendements de 2000), règle II-2/19.4

**9 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses en colis doit avoir à bord le document suivant :**

**Manifeste des marchandises dangereuses ou plan d'arrimage**

Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification du Code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant la classe et l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Un exemplaire de ces documents doit, avant le départ, être mis à la disposition de la personne ou de l'organisation désignée par l'autorité de l'État du port.

Convention SOLAS de 1974, (amendements de 2002), règles VII/4.5 et VII/7-2; MARPOL 73/78 Annexe III, règle 4

**10 Outre les Certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant une cargaison INF doit avoir à bord le document suivant :**

**Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF**

Un navire transportant une cargaison INF doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (Recueil INF) en plus de toute autre prescription applicable de la Convention SOLAS, et faire l'objet d'une visite et recevoir un certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF.

Convention SOLAS de 1974, règle VII/16; Recueil INF (résolution MSC.88(71)), paragraphe 1.3

**11 Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire nucléaire doit avoir à bord le document suivant :**

**Un Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge ou un Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers au lieu d'un Certificat de sécurité pour navire de charge ou d'un Certificat de sécurité pour navire à passagers, selon qu'il convient.**

Convention SOLAS de 1974, règle VIII/10

Un certificat prescrit par le chapitre VIII de la Convention SOLAS doit être délivré à tout navire à propulsion nucléaire.

## Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires

### Navires spéciaux

#### **Certificat de sécurité pour navire spécial**

En plus des Certificats SOLAS spécifiés à l'alinéa 7 du Préambule du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, un certificat de sécurité pour navire spécial devrait être délivré après les visites effectuées conformément aux dispositions du paragraphe 1.6 du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux. La durée et la validité de ce certificat devraient être régies par les dispositions correspondantes de la Convention SOLAS de 1974 applicables aux navires de charge. Si un certificat est délivré à un navire spécial d'une jauge brute inférieure à 500, il faudrait y indiquer la portée des dérogations qui ont été accordées en application du paragraphe 1.2.

Résolution A.534(13), telle que modifiée par MSC/Circ.739; Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12

### Navires de servitude au large

#### **Certificat d'aptitude pour navire de servitude au large**

Les navires de servitude au large devraient avoir à bord un certificat d'aptitude délivré en vertu des Directives pour le transport et la manutention de quantités limitées de substances liquides nocives et potentiellement dangereuses en vrac à bord des navires de servitude au large lorsqu'ils transportent de telles cargaisons. Si un navire de servitude au large transporte seulement des substances liquides nocives, un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac comportant les mentions appropriées peut être délivré à la place du Certificat d'aptitude susmentionné.

Résolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annexe II, règle 13 4)

### Systèmes de plongée

#### **Certificat de sécurité pour système de plongée**

Un certificat devrait être délivré, soit par l'Administration, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle, à l'issue d'une visite ou d'une inspection à un système de plongée qui satisfait aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée. Dans tous les cas, l'Administration devrait assumer la pleine responsabilité du certificat.

Résolution A.536(13), section 1.6

### Engins à portance dynamique

#### **Certificat de construction et d'armement pour engin à portance dynamique**

Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément au paragraphe 1.5.1 a) du Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique.

Résolution A.373(X), section 1.6



## **Unités mobiles de forage au large**

### **Certificat de sécurité pour unités mobiles de forage au large**

Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1979 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er mai 1991 ou après cette date, conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1989 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large.

Résolution A.414(XI), section 1.6; résolution A.649(16), section 1.6; résolution A.649(16), telle que modifiée par la résolution MSC.38(63), section 1.6

## **Navion**

### **Certificat de sécurité pour navion**

Un certificat dit Certificat de sécurité pour navion devrait être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navion qui satisfait aux dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions.

MSC/Circ.1054, section 9

### **Permis d'exploiter un navion**

Le permis d'exploiter devrait être délivré par l'Administration en vue d'attester que les dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions sont respectées

MSC/Circ.1054, section 10

## **Niveaux de bruit**

### **Rapport sur la mesure du bruit**

Un rapport sur la mesure du bruit devrait être établi pour chaque navire conformément au Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires.

Résolution A.468(XII), section 4.3

## APPENDICE 6

### SIMPLIFICATION DES MARQUES D'EXPÉDITION\*

#### I. Généralités

1. Les marques d'expédition ont pour but d'identifier les marchandises et d'aider à les transporter jusqu'à leur destination finale avec rapidité, simplicité, sûreté, sans délai ni risque de confusion, et de permettre de vérifier la conformité des marchandises avec les indications portées sur les documents. Dans certains cas cependant, les marques sont devenues si longues et si détaillées qu'elles ne peuvent plus tenir sur les faces des colis. On a pu dire que certains colis devenaient de véritables documents. Il en résulte des dépenses superflues, des erreurs, des confusions et des retards dans l'expédition, c'est-à-dire le contraire de l'objectif poursuivi en adoptant les marques d'expédition.

2. Les marques d'expédition varient considérablement selon les pays et le mode de transport. Étant donné l'augmentation du volume du commerce international, l'avènement du transport multimodal et du transport combiné, et le besoin croissant de gérer ces données de façon à en assurer l'utilisation optimale dans les systèmes modernes et les installations de traitement automatique des données, étant donné également le souci accru de rentabilité, il est clair qu'il convient d'établir des normes simples et homogènes pour les marques d'expédition.

3. Parmi les avantages de la normalisation, on peut mentionner les suivants :

**Réduction des coûts.** Chaque caractère éliminé des marques d'expédition permet d'économiser du temps et de l'argent lors du marquage des marchandises, de la frappe des documents, de la transcription des informations et du traitement électronique.

**Accélération des opérations de vérification** des marchandises et des documents, au niveau du pointage des marchandises ou de la vérification des crédits documentaires, par exemple, ce qui permet une rotation plus rapide des navires et une amélioration du "cash flow".

**Amélioration de la sécurité** par l'emploi de symboles internationalement reconnus pour les instructions de manutention et les indications de danger.

**Élimination des difficultés à livraison des marchandises.** Le résultat escompté en adoptant les marques d'expédition est atteint; les retards et autres difficultés résultant de l'emploi de marques longues et complexes sont éliminés.

---

\* Troisième édition (mai 1992) de la Recommandation No 15 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, adoptée par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international.

*Exemples :*

*Marque d'expédition compliquée*

ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED  
BOMBAY INDIA  
CONTRACT NO. 1234  
IMPORT LICENCE NO. SA-100-77-35790  
PACKAGE NO. 1 of 25  
DESTINATION : BOMBAY INDIA  
NET WEIGHT : 401 KGS  
GROSS WEIGHT : 462 KGS  
DIMENSIONS : 105 CM L x 90 CM W x 62 CM H  
CONTRACTOR : STANDARD TRADING CO LTD  
TOKYO JAPAN  
MADE IN THE UNITED KINGDOM

*Marque d'expédition simple*

ABC  
1234  
BOMBAY  
1/25

4. Suite à des recherches détaillées effectuées dans plusieurs pays, notamment aux États-Unis d'Amérique, en France, au Japon, en République démocratique allemande, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en Suède et dans l'Union des Républiques socialistes soviétiques, et en coopération avec des organisations internationales comme l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'Association internationale de coordination de la manutention des chargements (ICHCA), il a été décidé de formuler une recommandation préconisant :

*Une marque d'expédition normalisée* pour le marquage des colis, qui serait reproduite sur les documents.

*Des marques d'information* destinées à fournir toute information supplémentaire nécessaire et qui seraient apposées seulement sur les colis.

5. Il a été constaté que les marques d'expédition sont le plus souvent prescrites par les importateurs. Et si la présente Recommandation s'adresse tout particulièrement à eux -- et plus spécialement aux services responsables de l'achat et du crédit documentaire - elle vaut également pour les autres responsables du marquage, de la manutention des marchandises et de l'établissement des documents y relatifs, par exemple les services et organismes gouvernementaux, les organisations internationales, les sociétés commerciales, les fabricants, les emballeurs de marchandises destinées à l'exportation, les entrepositaires, les transitaires, les groupeurs et concessionnaires d'entrepôts sous douane, les entrepreneurs d'arrimage, les administrations portuaires, les transporteurs (tous modes), ainsi que les organismes de mesurage et de pointage.

## **II. Portée**

6. Cette Recommandation vise à faire adopter un système unifié permettant d'identifier les expéditions grâce à une marque d'expédition simplifiée et normalisée apposée sur les colis et reproduite sur les documents. Elle vise à faire adopter également des règles d'utilisation pour les marques d'information, qui ne font pour autant pas partie de la présente Recommandation.

### III. Domaine d'application

7. La marque d'expédition normalisée prévue dans cette Recommandation doit être utilisée pour le marquage des colis faisant l'objet d'un transport international - quel que soit le mode de transport - et reproduite dans les documents connexes; elle doit servir d'élément de données dans l'échange de données commerciales.

### IV. Références

8. Pour élaborer la présente Recommandation, il a été tenu compte des documents suivants :

Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU, Recommandation N 1 "La Formule-cadre de la CEE pour les documents commerciaux" (actuellement connue sous le nom de Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux), ME/TTD/73/D1.

Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU, Recommandation No 8 "Référence commune d'accès", TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

Centre CNUCED/GATT du commerce international (CCI), "Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling", ITC/DFO/INF/78/Rev.2.

Association du transport aérien international (IATA), résolution à 606, "Cargo Identification Forms".

Association de coordination de la manutention des chargements (ICHCA), "Recommandations pour le marquage de marchandises diverses".

### V. Marques normalisées

#### *La marque d'expédition normalisée*

9. La Recommandation prévoit une marque d'expédition normalisée et définit des marques d'information.

10. La marque d'expédition normalisée se compose des quatre éléments ci-après dans l'ordre indiqué; elle doit apparaître à la fois sur les colis et sur les documents.

	<i>Exemple</i>
1) Initiales ou nom abrégé	ABC
2) Numéro de référence	1234
3) Destination	BOMBAY
4) Numéro de colis	1/25

On peut omettre l'un quelconque de ces quatre éléments s'il n'est pas jugé indispensable pour une expédition donnée. On trouvera à la Section VI ci-après quelques exemples de marques simplifiées.

- 1) **Initiales ou nom abrégé du destinataire ou de l'acheteur** : le nom et l'adresse ne doivent pas être indiqués en entier, sauf dans le cas de transports par chemin de fer, pour lesquels la Convention CIM exige que l'adresse complète figure sur tous les colis, ce qui est également la pratique habituelle pour les transports par route. Note # : Il serait utile que les exportateurs et les importateurs conviennent d'une série d'initiales ou d'abréviations qu'ils utiliseraient entre eux pour toutes leurs expéditions. Au cas où ils opteraient pour l'emploi d'un nom abrégé plutôt que d'initiales, ils pourraient utiliser le nom du destinataire ou de l'acheteur tel qu'il est abrégé dans leur adresse télex ou leur adresse télégraphique.
- 2) **Numéro de référence** : Il doit être aussi bref que possible pour éviter toute confusion et toute erreur de transcription. Seul doit être indiqué le plus important des numéros disponibles, par exemple le numéro d'expédition, *ou* de commande, *ou* de facture, selon l'accord intervenu entre l'acheteur et le vendeur. Il convient d'éviter les inscriptions donnant des indications telles que "N de la commande" de même que l'année et la date.
- 3) **Destination** : Le nom du port ou du lieu de destination finale des marchandises (port de déchargement, lieu de livraison, lieu de livraison par le transporteur final) doit toujours être indiqué.

En cas de transbordement en cours de transport on peut également indiquer le nom du port ou du lieu du transbordement en le faisant précéder de la mention VIA, par exemple NEW DELHI VIA BOMBAY.

Toutefois pour le transport multimodal ou combiné, seule la destination finale des marchandises doit être indiquée, ce qui permet à l'entrepreneur de transport d'envoyer les marchandises par l'itinéraire qu'il préfère (par exemple via Adélaïde au lieu de via Sydney) et d'éviter une interruption de transport au lieu du transbordement (par exemple, des marchandises marquées CANBERRA VIA SYDNEY pourraient être retenues à Sydney pour dédouanement).

*Exemple :*  
ABC  
1234  
CANBERRA  
1/25

- 4) **Numéro de colis** : Sur les colis, il convient d'indiquer le numéro d'ordre et, s'il est connu, le nombre total de colis, par exemple "1/25", "2/25", et ainsi de suite jusqu'à "25/25". Sur les documents, on porte la mention "1/25", qui indique qu'il s'agit de "colis numérotés de 1 à 25". Des indications telles que "P/N" sont superflues.

### **Marques d'information**

11. Les marques d'information ne sont pas indispensables pour la livraison des marchandises à destination; elles sont indiquées sur les colis (nettement séparées de la marque d'expédition normalisée), mais ne font pas partie de la marque d'expédition, qui doit être reproduite sur les documents.

12. Le *Poids brut*, exprimé en kilogrammes, doit être indiqué chaque fois qu'il contribue à la sûreté de la manutention ou (comme pour le fret aérien) à un arrimage correct. Il doit être indiqué au-dessous de la marque d'expédition normalisée, mais séparé d'elle, par exemple "462 KG". Des expressions comme "GROSS/BRUTTO WEIGHT", "POIDS BRUT", sont superflues.

13. D'autres détails, tels que le Pays d'origine ou le *No de la licence d'importation* sont parfois exigés en vertu de réglementations nationales ou bien ils peuvent faciliter le dédouanement. Des détails peuvent être ajoutés à la demande de l'acheteur afin de faciliter le tri et la redistribution des marchandises. Il est cependant recommandé de ne pas indiquer le nom/l'adresse de l'expéditeur sur les colis contenant des marchandises qui font fréquemment l'objet de vol. Ces détails doivent aussi être nettement séparés de la marque d'expédition normalisée et réduits au strict minimum. Les informations doivent être abrégées autant que possible, par exemple "LI GG22455 17067 2" au lieu de "NUMÉRO DE LICENCE D'IMPORTATION G/G22455-17067-2".

14. Normalement, il n'est pas nécessaire d'indiquer le *Poids net* et les *Dimensions linéaires* sur les colis (bien que ces indications apparaissent traditionnellement pour certaines marchandises comme les produits chimiques expédiés en fûts ou sur les très gros colis); les réglementations nationales ou internationales devraient, dans la mesure du possible, ne pas exiger ces détails. Lorsque ces indications sont demandées, elles peuvent par exemple être abrégées comme suit : "N 401 KG 105 x 90 x 62 CM".

#### *Notes spéciales sur les marques normalisées*

15.1 Les marques d'expédition ne doivent pas dépasser dix lignes de 17 caractères chacune, ce qui représente un maximum pour les documents devant être traités par ordinateur, conformément aux normes internationales recommandées.

15.2 La marque d'expédition normalisée et les marques d'information ne doivent comprendre que des éléments pouvant être reproduits par une machine à écrire et un téléscripteur, ou qui peuvent être transmis par des moyens électroniques, à savoir les lettres de A à Z, les chiffres de 0 à 9, le symbole d'espacement et les caractères ci-après : point [.), tiret ou signe moins [-), parenthèses [()]), barre oblique [/) et virgule [,)]. D'autres caractères peuvent être utilisés comme caractères de contrôle dans le cadre des règles de syntaxe de la CEE/ONU en matière d'échange de données commerciales mais doivent être évités dans les marques d'expédition; il s'agit des caractères suivants : le signe plus [+), les deux points [:)], l'apostrophe [')], le signe égal [=), le point d'interrogation [?) et l'astérisque [\*].

15.3 Les figures géométriques ou autres (par exemple losanges, triangles et carrés) ne doivent pas être utilisées pour la marque d'expédition normalisée et les marques d'information.

15.4 Lorsqu'il est exigé que la marque d'expédition normalisée soit reproduite dans plus d'une langue ou d'un alphabet (cyrillique, arabe ou chinois, par exemple), au moins une marque devrait être faite en caractères latins. L'autre marque devrait soit figurer entre parenthèses à côté de la première, soit être apposée sur l'autre face du colis (les marques sont apposées sur deux des faces des différents colis expédiés en un même envoi - voir Section VII). Seule la marque utilisant les caractères latins doit être reproduite dans les documents. (Ces règles ne concernent pas le transport des marchandises entre des pays où l'alphabet latin n'est pas utilisé).

15.5 Le codage couleur -- bandes ou croix vertes, par exemple -- doit autant que possible être évité; aucune mention y relative ne doit être exigée sur les documents.

## VI. Marquage simplifié pour différents modes de transport

16. Pour certains modes de transport, la marque d'expédition normalisée peut être encore simplifiée alors que les marques de manutention - en particulier les indications de danger - doivent être apposées intégralement.

**Marchandises diverses.** Pour tous les modes de transport, ces marchandises devraient être intégralement marquées, comme prévu à la Section V.

**Marchandises de groupage.** Même si elles font la plus grande partie du trajet dans un conteneur ou une remorque TIR, ces marchandises sont appelées à faire l'objet d'opérations de manutention aux divers dépôts de groupage et les différentes parties du chargement devraient donc être intégralement marquées, comme prévu à la Section V. Si le chargement complet d'un conteneur ou d'une remorque provenant d'un même chargeur est divisé en plusieurs parties pendant le transit en vue de livraisons fractionnées, chaque partie devrait être aussi intégralement marquée.

**Chargements complets** (c'est-à-dire chargements complets de conteneurs, remorques, wagons ou dispositifs pour le transport aérien d'unités de charge contenant des marchandises expédiées par un seul chargeur à un seul destinataire). La marque d'expédition normalisée peut être simplifiée comme suit :

- a) si le chargement fait l'objet d'un seul jeu de documents et si les colis et les contenus sont identiques à tous égards - dimensions, type, qualité - (sacs de 50 kg de flocon d'avoine ou de sucre raffiné, par exemple), la marque d'expédition normalisée n'est nullement nécessaire;
- b) si le chargement fait l'objet de plus d'un jeu de documents (par exemple deux jeux de factures à des fins comptables) ou comprend des colis ayant un contenu différent, seuls les éléments 2 et 4 de la marque d'expédition normalisée (numéro de référence et numéro de colis) sont nécessaires pour vérifier la conformité des marchandises avec les indications portées sur les documents et pour leur identification par la douane ou le destinataire.

*Exemple :*      1234  
                      1/25

17. En tout état de cause, il convient de prévoir un système de renvois entre les colis et une liste de colitage détaillée pour faciliter les formalités douanières ainsi que le tri et la redistribution des marchandises.

18. Il convient de noter que les conteneurs et les remorques contenant des marchandises dangereuses doivent porter, à l'extérieur, des étiquettes de danger et d'autres indications obligatoires telles que la désignation technique correcte/la désignation d'expédition appropriée du contenu. Les matières radioactives font l'objet de règles analogues.

***Fret aérien***, marchandises en vrac ou groupages.

19. La résolution 606 de l'IATA indique les obligations et les options en matière de marques d'expédition pour le fret aérien :

- a) La marque d'expédition normalisée. Le numéro de la lettre de transport aérien, en tant que référence unique, remplace les éléments 1 et 2 de la marque d'expédition normalisée (nom abrégé et numéro de référence); le code à trois lettres de l'IATA peut être utilisé pour abrégé l'élément 3 (destination); l'élément 4 reste inchangé.

*Exemple :*      015-12345675  
                     DEL  
                     1/25

- b) pour les marchandises de groupage, on peut indiquer à la fin des marques le numéro de la LTA mère.
- c) marques d'information -- les règlements de l'IATA disposent que le poids brut peut être indiqué au-dessous de la marque d'expédition et que l'adresse complète du destinataire doit figurer sur au moins un des colis.

***Notes spéciales sur la méthode du code d'identification unique (UNIC)***

20. L'application par les commerçants, les transporteurs et les gouvernements de la Recommandation No 8 du Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU, intitulée "Méthode du code d'identification unique", pourrait permettre de simplifier davantage les marques d'expédition tout en élargissant les possibilités de recourir à des procédures automatisées, notamment l'échange informatisé de données commerciales.

21. Le Code d'identification unique (UNIC) pourrait être utilisé pour remplacer les éléments 1 et 2 de la marque d'expédition normalisée (nom abrégé et numéro de référence) et établir une liaison avec les systèmes de traitement automatique de l'information dans un pays ou dans les deux pays intéressés.

*Exemple :*      16/128735258/B1928  
                     HELSINKI  
                     1/25

22. Si, finalement, un système informatique global de contrôle des mouvements des marchandises et de transmission de l'information était établi et utilisé par les pays et les transporteurs concernés participant à des mouvements de marchandises particuliers, il serait possible de remplacer entièrement la marque d'expédition normalisée (sauf pour l'élément 4 - Numéro de colis) par l'UNIC.

*Exemple :*      16/128735258/B1928  
                     1/25



23. Une comparaison intéressante peut être faite avec les méthodes de traitement automatique de l'information utilisées par les exploitants de navires porte-conteneurs pour contrôler et suivre les cargaisons à l'échelon mondial par le seul recours au numéro du conteneur (par exemple, ABCU 2128835) et celles qui sont utilisées par les compagnies aériennes avec le numéro de la lettre de transport aérien (par exemple 015-12345675).

### **Code à barres**

24. S'agissant de représenter les marques d'expédition au moyen d'un code à barres, le nombre maximum de caractères qui peuvent être codés dépend de plusieurs facteurs dont les plus importants sont la technique d'impression, le matériel de lecture et le système de symboles utilisés pour le code à barres. Pour les sociétés ou les organisations qui souhaitent représenter les marques d'expédition normalisées au moyen d'un code à barres, il importe de choisir le système de symboles et le matériel de lecture qui conviennent.

## **VII. Méthodes de marquage**

### *Sur les documents*

25. La Formule-cadre des Nations Unies comporte un emplacement pour l'inscription des marques d'expédition sous la rubrique : marques et numéros (voir ci-dessous) :

Indications relatives au transport		Modalités de la livraison et du paiement	
Marques d'expédition; No. de conteneur		Nombre, nature des colis; désignation des marchandises	
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		
BOMBAY	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		

Seule la marque d'expédition normalisée devrait figurer dans cette case *et les acheteurs devraient veiller à ce que les instructions relatives à la documentation (en particulier celles qui sont données dans les crédits documentaires) n'appellent pas l'inscription de détails supplémentaires sous "Marques et Numéros" autres que la marque d'expédition normalisée.* À cet égard, il faudrait aussi tenir compte des "Notes spéciales sur les marques normalisées" à la Section V.

### *Sur les marchandises*

26. Les inscriptions apposées sur les marchandises doivent être grandes, en caractères gras et brèves.

***La marque d'expédition normalisée :***

- a) doit être apposée au centre sur deux des faces du colis ou du chargement d'une palette (les marchandises non palettisées transportées par navires traditionnels doivent en outre être marquées sur le dessus);
- b) doit être en caractères de 5 cm de haut mais leur dimension peut varier le cas échéant selon la dimension du colis;
- c) doit de préférence être marquée au pochoir avec une encre noire (ou d'une couleur contrastant avec le fond) qui soit hydrofuge, permanente et résistante à l'humidité et au frottement.

*Note 1* - Si l'on utilise un crayon feutre, l'encre doit être hydrofuge et permanente, comme indiqué sur le corps des crayons appropriés à cet usage. Les inscriptions devront être grandes, très lisibles et tracées en lettres majuscules.

*Note 2* - On peut envisager l'emploi de couleurs fluorescentes. Le rouge doit être réservé aux marchandises dangereuses. Certaines couleurs risquent de devenir indiscernables du support sous un éclairage fluorescent, au mercure ou à la vapeur de sodium.

***Marques d'information*** : ces marques doivent être tout à fait distinctes de la marque d'expédition normalisée et tracées en plus petits caractères ou dans une couleur différente.

***Notes spéciales sur les méthodes de marquage***

27. *Les articles non emballés* - par exemple les objets en métal - doivent être marqués à l'aide de plaquettes métalliques solidement fixées par des fils métalliques. Pour les effets personnels, des étiquettes à oeillet peuvent être utilisées. Ces plaquettes et étiquettes ne doivent être employées que pour ces types d'articles.

Les *balles* doivent être marquées sur les deux côtés.

Les *sacs* doivent être marqués sur les deux côtés avec un fluide imprégnant la matière du sac. Lorsque le contenu peut filtrer à travers une matière, comme la toile de jute, par exemple, le marquage doit se faire avant le remplissage.

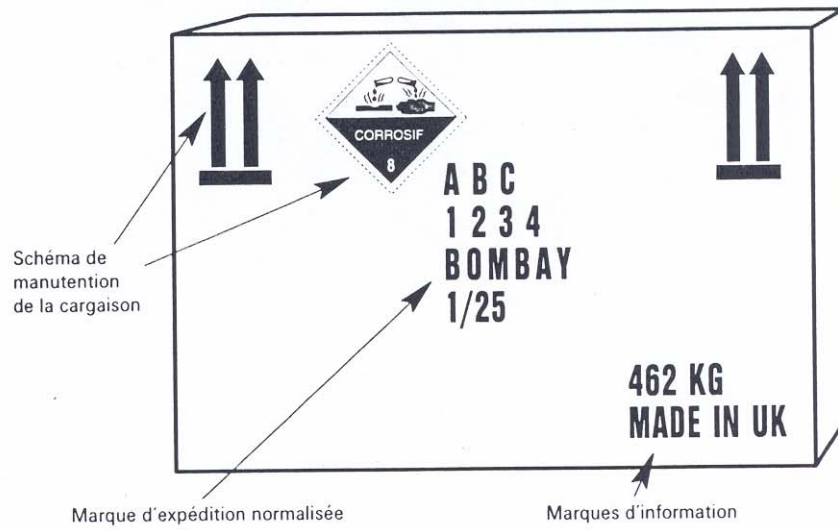
Les *fûts* doivent être marqués à leur partie supérieure (sommets) et sur le côté. Au sommet, la dimension des caractères peut être réduite en raison du peu d'espace disponible à cette fin.

Les *bonbonnes* doivent être marquées avec des étiquettes autocollantes apposées sur les côtés opposés.

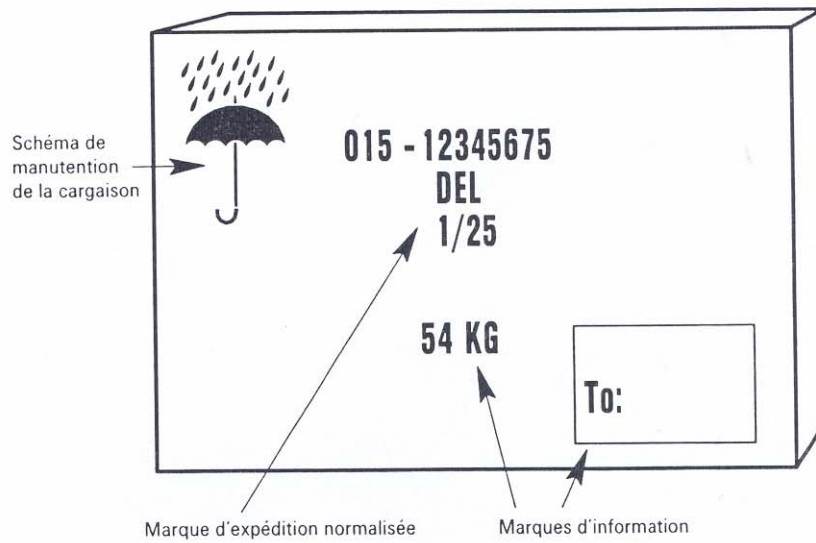
Il convient de ne pas apposer de marques sur les *parties qui seront cachées par le cerclage ou le cordage*.

*Les marques anciennes doivent être totalement masquées.*

*Annexe*



*Fret aérien*



APPENDICE 7  
[Sera diffusé en temps utile]

---