

181374

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

N° 72

autorisant le Président de la République à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention visant à faciliter le Trafic maritime international, signée à Londres le 9 avril 1965.-

L'ASSEMBLEE NATIONALE ,

après en avoir délibéré a adopté en sa séance du
Jaudi 6 Décembre 1979, la loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.-

Le Président de la République est autorisé à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention visant à faciliter le Trafic maritime international, signée à Londres le 9 Avril 1965.-

DAKAR, le 5 DECEMBRE 1979

LE PRESIDENT DE SEANCE

André GUILLABERT.-

AB 1374

REPUBLIQUE DU SENEGAL
ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI N° 10/79
autorisant le Président de la République
à apporter l'Adhésion du Sénégal à la
Convention visant à faciliter le Trafic
maritime international, signée à Londres,
le 9 février 1965.

COMPOSITION DU DOSSIER :

1°/ - Exposé des motifs ;

2°/ - Projet de loi.

Dakar, le 2 février 1979

E X P O S E D E S M O T I F S

du projet de loi autorisant le Président de la République à apporter l'Adhésion du Sénégal à la Convention visant à faciliter le Trafic maritime international, signée à Londres, le 9 février 1965.

Les Gouvernements des Etats contractants ont adopté la présente Convention lors de la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes, tenue à Londres du 24 mars au 9 avril 1965.

Cette Convention a pour objet essentiel 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.

Dans ce cadre, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter et à accélérer le trafic maritime international ainsi qu'à éviter des retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

.../...

L'une de ces mesures recommande aux gouvernements contractants, la création de comités nationaux ou régionaux (dits comités FAL) pour l'assouplissement des formalités de Trafic maritime, propres à chaque pays.

En application des dispositions de la présente Convention, le Sénégal, pays membre de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), se propose, par le biais du Conseil sénégalais des chargeurs, de créer un Comité national à l'instar des Comités FAL qui existent déjà dans certains pays africains.

Ce comité permettra d'oeuvrer pour une fluidité de nos échanges commerciaux par voie maritime et de contribuer ainsi à l'abaissement et à la stabilisation des Taux de Frêt.

La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout Gouvernement qui l'approuvera ou y adhérera ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

Telle est l'économie du texte que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation./-

CONVENTION VISANT A FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

18/13/11 18/14/75

Les Gouvernements contractants,
désireux de faciliter le trafic maritime en simplifia^{nt} et en
réduisant au minimum les procédures, les formalités et les do-
cuments 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, confor-
mément 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 in-
ternationaux, bien qu'elles puissent en différer selon les con-
ditions particulières à chacun d'eux.
- 2) Les mesures destinées à faciliter le trafic maritime interna-
tional, prévues dans la présente Convention et son Annexe, s'ap-
pliquent également aux navires d'Etats riverains ou non de la
mer, dont les gouvernements sont parties à la présente Convention.
- 3) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni
aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance.

Article III

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

Article IV

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

Article V

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

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

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

Article VI

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

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

Article VII

- 1) L'Annexe à la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.
- 2) Tout Gouvernement contractant peut prendre l'initiative de proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général") :
 - a) à la demande expresse d'un Gouvernement contractant, le Secrétaire général communique directement les propositions d'amendement à tous les Gouvernements contractants pour examen et approbation. S'il ne reçoit pas de demande expresse à cet effet, le Secrétaire général peut procéder aux consultations qu'il estime souhaitables avant de communiquer ces propositions aux Gouvernements contractants ;
 - b) chaque Gouvernement contractant notifie au Secrétaire général dans l'année qui suit la réception de cette communication s'il approuve ou non l'amendement proposé ;
 - c) toute notification de cet ordre est adressée par écrit au Secrétaire général qui en avise tous les Gouvernements contractants,
 - d) tout amendement à l'Annexe adopté conformément au présent paragraphe entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est approuvé par plus de la moitié des Gouvernements contractants,
 - e) le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur aux termes du présent paragraphe ainsi que de la date à laquelle cet amendement entrera en vigueur.
- 3) Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

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

Article VIII

1) Tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons 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 d'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'il exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.

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

Article IX

Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants, pour la révision ou l'amendement de la présente Convention, à la demande d'un tiers au moins des Gouvernements contractants. Les dispositions révisées ou les amendements sont adoptés par la Conférence à la majorité des deux tiers ;

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

Article X

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

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

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

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

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

Article XI

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

Article XII

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

Article XIII

- 1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention s'étend à un tel territoire.
- b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de toute autre date qui y est indiquée.
- c) Les dispositions de l'article VIII de la présente Convention s'appliquent à tout territoire auquel la Convention s'étend conformément au présent article. L'expression "ses procédures, formalités et documents" comprend dans ce cas les dispositions en vigueur dans le territoire en question.

- d) La présente Convention cesse de s'appliquer à tout territoire après un délai d'un an à partir de la date de réception d'une notification adressée à cet effet au Secrétaire général, ou à la fin de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

2) Le Secrétaire général notifie à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable.

Article XIV

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

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

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.

CHAPITRE PREMIER.

DEFINITIONS ET DISPOSITIONS
GENERALES

A. DEFINITIONS

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

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

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

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.

Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Pratique recommandée. Compte tenu du fait que des documents peuvent être séparément prescrits et imposés à certaines fins dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient prévoir la fusion en un seul de deux ou plusieurs documents dans tous les cas où cela est possible et où il en résulterait une simplification appréciable.

CHAPITRE 2.

ENTREE, SEJOUR AU PORT ET SORTIE DES NAVIRES

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

A. DISPOSITIONS GENERALES

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

Les documents visés sont :

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

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

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

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

- nom et description du navire
- nationalité du navire
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et adresse de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée, ou date de départ
- port d'arrivée ou de départ
- emplacement du navire dans le port.

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

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

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

a) à l'arrivée

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

b) au départ

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

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

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

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

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

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

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

2.4.1. Norme. Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des provisions de bord datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions.

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

2.5.1. Norme. Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des effets et marchandises de l'équipage datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine. Les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage appose sa signature ou, s'il ne le peut, une marque distinctive en face de la déclaration relative à ses effets et marchandises.

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

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

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

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée
- venant de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. DOCUMENTS D'ENTREE

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

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

D. DOCUMENTS DE SORTIE

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

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers.

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

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

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

E. MESURES VISANT A FACILITER LE DEROULEMENT DES
FORMALITES CONCERNANT LA CARCAISON, LES PASSA-
GERS, L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES.

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

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

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

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

pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, devraient être réduites à un minimum.

G. ETABLISSEMENT DES DOCUMENTS

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

2.15 Norme Les pouvoirs publics n'exigent pas que les documents visés au présent chapitre soient dactylographiés. Les mentions manuscrites, à l'encre ou au crayon indélébile, sont acceptées si elles sont lisibles.

2.16 Norme Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage, visés dans le présent chapitre, soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable.

Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

CHAPITRE 3.- ARRIVEE ET DEPART DES PERSONNES

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

A. CONDITIONS ET FORMALITES D'ARRIVEE ET DE DEPART.

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

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

3.2. Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient prendre des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne seraient contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des 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 Pratique recommandée. Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics devraient, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

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

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

Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

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

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

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

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

3.9. Pratique recommandée. Les pouvoirs publics¹⁰ devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

3.9.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.11.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient :

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

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

- a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle ;
- b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide ;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage ;
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

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

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

3.15 Norme. Les pouvoirs publics n'infligent pas de sanctions aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'Etat.

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

- 14 -

CHAPITRE 4.- HYGIENE, SERVICES MEDICAUX ET QUARANTAINE,
SERVICES VETERINAIRES ET PHYTOSANITAIRES

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

4.2. Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 104 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce Règlement.

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

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

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

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

44

CHAPITRE 4.- HYGIENE, SERVICES MEDICAUX ET QUARANTAINE,
SERVICES VETERINAIRES ET PHYTOSANITAIRES

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

4.2. Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 104 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce Règlement.

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

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

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

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

conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination, pour en assurer l'uniformisation de l'emploi.

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 5.- DISPOSITIONS DIVERSES

A. SOUMISSIONS ET AUTRES FORMES DE GARANTIE

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

B. ERREURS DANS LES DOCUMENTS : SANCTIONS

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

5.3 Norme. En cas d'erreurs relevées dans les documents visés à la présente Annexe et signés par l'armateur, le capitaine, ou en leur nom, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements.

C. SERVICES DANS LES PORTS

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

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

5.4.2. Norme. L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée ; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de 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'Etat intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

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

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

5.6 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises,

ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second Etat.

D. CARGAISON NON DECHARGEE DANS LE PORT DE DESTINATION PREVU

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

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

E. LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR

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

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

181374
REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

Vo LEGISLATURE

DEUXIEME SESSION ORDINAIRE DE 1979

R A P P O R T

fait au nom

de l'Intercommission constituée par les Commissions des
Affaires Etrangères, de la Législation, du Développement Rural,
des Finances, des Travaux-Publics et du Travail

s u r

le PROJET DE LOI N° 40/79 autorisant le Président de la République
à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention visant à faciliter
le Trafic maritime international, signée à Londres le 9
Février 1965.

Par

Madame Seynabou CISSE

Rapporteur .-

Monsieur le Président,
Mes Chers Collègues,

L'intercommission constituée par les commissions des Affaires Etrangères, de la Législation, du Développement Rural, des Finances, des Travaux Publics et du Travail, s'est réunie le 23 Novembre 1979 sous la présidence du Docteur Ybra Mamadou WANE, afin d'étudier le projet de loi N° 40/79 autorisant le Président de la République à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, signée à Londres le 9 Février 1965.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Moustapha NIASSE, Ministre des Affaires Etrangères.

De l'exposé des motifs, il ressort que cette Convention a pour objet essentiel 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.

Dans ce cadre, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter des retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

./

C'est ainsi que l'une de ces mesures recommande aux gouvernements contractants, la création de comités nationaux ou régionaux (dits comités FAL) en vue de l'assouplissement des formalités de trafic maritime, propres à chaque pays.

En application des dispositions de la présente Convention, le Sénégal, pays membre de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), se propose, par le biais du Conseil Sénégalais des Chargeurs, de créer un Comité national à l'instar des Comités FAL, qui existent déjà dans certains pays africains.

Ce comité permettra d'oeuvrer pour une fluidité de nos échanges commerciaux par voie maritime et de contribuer ainsi à l'abaissement et à la stabilisation des taux de frêt.

Il est à remarquer que la présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout Gouvernement qui l'approuvera ou y adhérera ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

Dans le cadre de la discussion générale, les commissaires ont eu à interpellier le Ministre des Affaires Etrangères sur les questions suivantes :

1°/- Est-ce que le Sénégal dispose d'une flotte maritime ?

2°/- Dans quelles proportions cette flotte appartient aux Sénégalais et aux Etrangers ?

3°/- Cette flotte, si flotte il y a, peut-elle satisfaire nos besoins ? Dans le cas contraire, dans quelle mesure nos besoins sont satisfaits par l'aide extérieure ?

4°/- Nos marins pêcheurs embarqués à partir du port de DAKAR sont maltraités dès qu'il sont en mer. Leurs droits qui découlent de leurs contrats ne sont pas respectés et l'Inspection maritime n'est pas suffisamment exigeante vis-à-vis des propriétaires de bateaux. Le Gouvernement doit agir à l'étranger et sur l'Inspection maritime pour exiger l'application des contrats signés avec les marins..

5°/- La présente Convention nécessite plus d'éclaircissements car l'analyse du texte fait apparaître une idée ; à savoir l'abaissement et la stabilisation des taux de fret en rapport, semble-t-il, avec l'engorgement de certains ports africains comme Lagos. N'y aurait-il pas de répercussions sur la rentrée de devises au niveau de certains ports comme Dakar ?

A toutes ces questions, le Ministre des Affaires Etrangères devait répondre :

1°/- Pour le moment, la Marine Marchande Sénégalaise ne dispose pas de flotte active, mais d'un certain nombre de bâtiments, dont deux cargos long-courrier mais qui en fait appartiennent à EXPRESS-NAVIGATION. Des conventions régissent ces bateaux qui desservent la Méditerranée et l'Europe. Il est à noter que ces navires sont immatriculés au Sénégal où ils s'acquittent de leurs taxes et droits et sont donc soumis à la législation sénégalaise avec les droits qui s'y rattachent.

De même nous avons deux caboteurs, propriétés de la Société Sénégalaise des Salins du Sine-Saloum, et deux congélateurs qui desservent l'Europe et une partie de l'Afrique, tandis que les premiers cités relient les ports de la Côte occidentale d'Afrique : Lagos, Accra, Abidjan etc...

Ces six bâtiments constituent l'embryon de la flotte maritime sénégalaise. Le ministre des Affaires Etrangères devait appeler l'attention des commissaires sur le fait qu'en matière de droit maritime, la flotte maritime est composée des bateaux appartenant à l'Etat côtier et de ceux immatriculés au niveau de cet Etat côtier. La flotte sénégalaise n'est pas constituée de pavillons de complaisance, mais de navires immatriculés au Sénégal et qui sont au service des sociétés sénégalaises. Ce qui est plus avantageux.

Les accords conclus en matière de marine marchande, ne concernent pour le moment que la protection de ces navires à partir de leur immatriculation, les équipages et leurs cargaisons parce que la loi exige que ces équipages soient constitués de sénégalais, sauf en ce qui concerne des emplois que les nationaux ne peuvent pas occuper. Notamment quand il s'agit de capitaines aux longs courriers et autres. Ce sont donc là les avantages des équipages et des cargaisons, lesquelles ne sont pas concernées par les restrictions appliquées aux premiers.

Et le Ministre de poursuivre que grâce à l'introduction de la règle du partage de frêt dans nos accords, nous pensons accumuler un portefeuille de droit utile pour la flotte active de la COSENAM, car c'est justement parce que cette flotte maritime est en train de se développer sous cette forme là, que la COSENAM a été créée. Nous pensons que, les dispositions qui ont été prises pour lier l'existence de cette flotte maritime qui est appelée à se développer avec le contrôle de la navigation maritime au Sénégal à partir de Dakar, donnera plus de chances à la COSENAM qu'il n'en a été pour la SENAM.

2°/- S'agissant de la situation des marins-pêcheurs, le Ministre a répondu que chaque fois que le Département des Affaires Etrangères a été saisi, à l'exclusion des procès qui ressortissent du domaine du Ministère de la Fonction Publique ou de la Justice, il a agi pour les conflits nés à l'étranger et ce par le biais de nos représentations diplomatiques ou consulaires qui sont réguliè-

rement intervenues auprès des organismes compétents des pays concernés.

Cependant, on a très souvent constaté que les marins n'étaient pas en règle ; ce qui constitue un drame juridique, puisque dans la plupart des cas, c'est sur la base de contrats personnels qui ne respectent pas la législation Sénégalaise, que ces marins ont été engagés. A titre d'exemple, nous avons le cas d'un capitaine de bateau de pêche, un Sénégalais qui, faute de diplômes nécessaires, a été recruté sur la base de sa compétence. Donc, il a été engagé pour un salaire inférieur à celui auquel il pouvait prétendre et il a accepté. Ayant constaté qu'il effectuait le même travail que celui d'un capitaine en règle, il a exigé la modification de son contrat ; ce que l'armateur a refusé. Par réaction, en accord avec ses marins pêcheurs, il vendait une bonne partie de ses prises en mer à des piroguiers et ne revenait à terre qu'avec le reste. Et ceci a duré aussi longtemps que l'armateur a refusé la révision du contrat. Ils ont fini par trouver un arrangement sans recourir à la justice. Cet exemple, parmi d'autres, illustre les difficultés qui proviennent de l'acceptation par les marins Sénégalais, de contrats qui les lèsent au départ dans l'unique but de trouver du travail. Et le Ministre d'ajouter que son vœu le plus cher serait que son département soit saisi chaque fois qu'un litige de cette nature éclate à l'étranger, de même lorsqu'il s'agit de bateau dont l'armateur est étranger, donc protégé par les lois internationales. Des dispositions sont prises pour que les droits des marins Sénégalais soient respectés.

3°/- En ce qui concerne les motifs qui ont conduit à l'adoption de cette convention à Londres en 1965, le Ministre devait déclarer :

Il y a des objectifs économiques, c'est la rapidité du traitement des bateaux qui passent dans les ports. Effectivement, il y a eu le précédent de Lagos, mais il n'a pas été déterminant. Souvent les formalités de traitement des bateaux dans certains ports étaient tellement lentes que cela indisposait aussi bien les marins, les passagers que les armateurs et ceux qui affrêtaient les navires. Et cela n'était pas d'ailleurs dans l'intérêt économique des pays côtiers. Pour cette raison, il a été prévu dans le texte de la Convention, un certain nombre de dispositions destinées à mettre un terme à cette situation.

Pour ce qui concerne le Sénégal, nous n'avons rien à craindre compte tenu de la nature de notre port, par rapport aux autres. Et avec le projet de dock flottant et de chantier de réparation et de fabrication de bateaux, la spécialisation progressive du port de Dakar fera que, l'application de cette convention, plutôt que de nous faire perdre des devises, va au contraire entraîner beaucoup de navires à venir y mouiller, surtout les pétroliers qui payent cher pour leurs réparations par suite de leur gros tonnage.

Telle est Monsieur le Président, mes chers collègues, l'économie du projet de Loi N° 40/79 autorisant le Président de la République à apporter l'adhésion du Sénégal à la Convention visant

à faciliter le trafic maritime international, signée à Londres le 9 Février 1965, que votre intercommission avait à vous soumettre et qui, après en avoir discuté avec le Gouvernement en la personne du Ministre des Affaires Etrangères, l'a adopté et vous demande d'en faire autant s'il n'appelle aucune objection de votre part.

Seynabou CISSE .-