



الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية ، قوانين ، مراسيم
قرارات وآراء ، مقررات ، منشورات ، إعلانات وبلاغات

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX - LOIS ET DECRETS
ARRETES, DECISIONS, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES

(TRADUCTION FRANÇAISE)

ABONNEMENT ANNUEL	Algérie Tunisie Maroc Libye Mauritanie	ETRANGER (Pays autres que le Maghreb)	DIRECTION ET REDACTION : SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT Abonnement et publicité : IMPRIMERIE OFFICIELLE 7, 9 et 13 Av. A. Benbarek-ALGER Tél : 65.18.15 à 17 - C.C.P. 3200-50 ALGER TELEX : 65 180 IMPOF DZ BADR : 060.300.0007 68/KG ETRANGER : (Compte devises) BADR : 060.320.0600 12
	1 An	1 An	
	1070,00 D.A	2675,00 D.A	
Edition originale.....			
Edition originale et sa traduction	2140,00 D.A	5350,00 D.A (Frais d'expédition en sus)	

Edition originale, le numéro : 13,50 dinars. Edition originale et sa traduction, le numéro : 27,00 dinars.

Numéros des années antérieures : suivant barème. Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés.

Prière de joindre la dernière bande pour renouvellement, réclamation, et changement d'adresse.

Tarif des insertions : 60,00 dinars la ligne.

SOMMAIRE**CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX**

Décret présidentiel n° 2000-56 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification de la Convention d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière et de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières entre la République algérienne démocratique et populaire et République arabe syrienne, signée à Damas, le 12 Joumada El Oula 1418 correspondant au 14 septembre 1997.....	3
Décret présidentiel n° 2000-57 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification de la Convention sur la quarantaine phytosanitaire et la protection des végétaux entre la République algérienne démocratique et populaire et la République d'Irak, signée à Alger, le 7 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 23 juillet 1996.....	8
Décret présidentiel n° 2000-58 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification du Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne, signé à Malte le 11 juillet 1997.....	10
Décret présidentiel n° 2000-59 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), signé à Montréal le 10 mai 1984.....	27

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret présidentiel n° 2000-56 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification de la Convention d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière et de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières entre la République algérienne démocratique et populaire et la République arabe syrienne, signée à Damas, le 12 Joumada El Oula 1418 correspondant au 14 septembre 1997.

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment son article 77-9°;

Considérant la Convention d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière et de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières entre la République algérienne démocratique et populaire et la République arabe syrienne, signée à Damas, le 12 Joumada El Oula 1418 correspondant au 14 septembre 1997;

Décète :

Article 1er. — Est ratifiée et sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire, la Convention d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière et de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières entre la République algérienne démocratique et populaire et la République Arabe Syrienne, signée à Damas le 12 Joumada El Oula 1418 correspondant au 14 septembre 1997.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.

Convention d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière et de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières entre la République algérienne démocratique et populaire et la République arabe syrienne.

Les parties contractantes à la présente Convention, la République algérienne démocratique et populaire et la République arabe syrienne,

Considérant que les infractions à la législation douanière portent préjudice aux intérêts économiques, fiscaux, sociaux et culturels de leurs pays respectifs;

Considérant qu'il importe de liquider avec précision les droits de douane et autres taxes recouvrés à l'importation ou à l'exportation et de veiller à ce que les restrictions, les prohibitions et les contrôles soient appliqués correctement;

Reconnaissant la nécessité de coopérer à l'échelon international au sujet des questions liées à l'application de la législation douanière;

Considérant que le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes constitue un danger pour la santé publique et la société;

Convaincues que la lutte contre les infractions douanières peut être rendue plus efficace par une étroite coopération entre leurs deux administrations douanières reposant sur des dispositions légales précises;

Tenant compte des instruments pertinents du Conseil de coopération douanière et notamment la recommandation du 5 décembre 1953 sur l'assistance mutuelle administrative;

Tenant compte des conventions internationales prévoyant des mesures de prohibitions, de restrictions et des mesures particulières de contrôle à l'égard de certaines marchandises;

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE I DEFINITIONS

Article 1er

Aux fins de la présente Convention, on entend par :

1) " Administrations douanières " :

Pour la République algérienne démocratique et populaire :

La direction générale des douanes.

Pour la République arabe syrienne :

La direction générale des douanes.

2 — " Législation douanière " : ensemble des dispositions législatives et réglementaires concernant l'importation, l'exportation, le transbordement, le transit, l'entreposage et la circulation des marchandises que les administrations douanières des parties contractantes sont chargées d'appliquer, ainsi que les réglementations relatives aux prohibitions, restrictions et mesures de contrôle similaires aux frontières.

3 — " Infraction douanière " : toute violation ou tentative de violation de la législation douanière.

4 — " Personne " : toute personne physique ou morale.

5 — " Données à caractère personnel " : les données concernant une personne physique dûment identifiée ou identifiable.

6 — " Informations " : tout (e) donnée, document, ou rapport, ou leur copie certifiée conforme, ou toute autre communication.

7 — " Renseignements " : toutes les informations traitées ou analysées afin de fournir des précisions concernant une infraction douanière.

8 — " Administration requérante " : administration douanière qui formule une demande d'assistance.

9 — " Administration requise " : l'administration douanière qui reçoit une demande d'assistance qui lui est adressée.

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 2

1 — Les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance par l'intermédiaire de leurs administrations douanières dans les conditions fixées par la présente convention, en vue d'appliquer correctement la législation douanière, de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières.

2 — Dans le cadre de la présente Convention, toute assistance est apportée par chaque partie contractante conformément aux dispositions légales et réglementaires qu'elle applique et dans les limites de la compétence et des moyens dont dispose son administration douanière.

3 — La présente Convention porte exclusivement sur l'assistance mutuelle administrative entre les parties contractantes et n'octroie à aucune personne le droit d'obtenir, de supprimer ou d'exclure des moyens de preuve ou de faire obstacle à l'exécution d'une demande.

CHAPITRE III

CHAMP D'APPLICATION DE L'ASSISTANCE

Article 3

1 — Les administrations douanières se communiquent mutuellement, sur demande ou spontanément, toutes les informations et tous les renseignements qui peuvent contribuer à assurer l'application correcte de la législation douanière et la prévention, la recherche et la répression des infractions douanières.

2 — Lorsqu'une administration douanière procède à une enquête pour le compte de l'autre administration douanière, elle agit comme si elle opérait pour son propre compte ou à la demande d'une autre autorité nationale.

Article 4

1 — Sur demande, l'administration requise fournit toutes les informations sur la législation et les procédures douanières nationales utiles aux enquêtes menées en ce qui concerne une infraction douanière.

2 — Chaque administration douanière communique, sur demande ou spontanément, toutes les informations dont elle dispose sur les questions suivantes :

a) nouvelles techniques de lutte contre la fraude douanière dont l'efficacité a été prouvée;

b) nouvelles tendances s'agissant des infractions douanières et moyens et méthodes utilisés pour les commettre.

CHAPITRE IV

CAS PARTICULIERS D'ASSISTANCE

Article 5

Sur demande, l'administration requise fournit à l'administration requérante des informations et notamment sur les points suivants :

a) Si les marchandises importées dans le territoire de l'administration requérante ont été régulièrement exportées du territoire de l'administration requise;

b) Si les marchandises exportées du territoire de l'administration requérante ont été importées régulièrement dans le territoire de l'administration requise ainsi que la nature du régime douanier sous lequel les marchandises ont été éventuellement placées;

c) sur la valeur en douane, l'origine et le classement des marchandises exportées vers le territoire de l'autre partie contractante.

Article 6

Sur demande, l'administration requise exerce une surveillance spéciale sur :

a) les personnes dont l'administration requérante soupçonne ou présume qu'elles ont commis une infraction douanière, notamment à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier de la partie contractante requise;

b) les marchandises transportées ou entreposées qui sont soupçonnées par l'administration requérante de faire l'objet d'un commerce illicite à destination de son territoire douanier;

c) les moyens de transport suspectés, par l'administration requérante, d'être utilisés pour commettre des infractions douanières sur le territoire douanier de l'une des deux parties contractantes.

Article 7

1 — Les administrations douanières se communiquent mutuellement, sur demande ou spontanément, des informations et des renseignements sur les transactions achevées ou envisagées qui constituent ou semblent constituer une infraction douanière.

2 — Dans les cas pouvant constituer une atteinte grave à l'économie, à la santé publique, à la sécurité publique ou à tout autre intérêt vital de l'une des deux parties contractantes, l'administration douanière de l'autre partie contractante fournit, spontanément, chaque fois que possible, des informations et des renseignements.

CHAPITRE V

DOSSIERS ET DOCUMENTS

Article 8

1 — Les originaux des documents ne peuvent être demandés.

Des copies conformes de ces documents, certifiées par l'administration douanière requise, peuvent être fournies.

2 — Les informations et les renseignements à échanger conformément au présent accord sont accompagnés de toutes les indications utiles permettant leur interprétation, leur exploitation ou leur utilisation.

CHAPITRE VI

EXPERTS ET TEMOINS

Article 9

Sur demande, l'administration requise peut autoriser ses fonctionnaires à déposer en qualité d'expert ou de témoin dans le cadre d'une affaire concernant une infraction douanière.

CHAPITRE VII

COMMUNICATION DES DEMANDES

Article 10

1 — Aux termes de la présente Convention, l'assistance est échangée directement entre les deux administrations douanières.

2 — Conformément à la présente Convention, les demandes d'assistance sont introduites par écrit et doivent être accompagnées de tous les documents jugés utiles. Lorsque les circonstances l'exigent, les demandes peuvent être également formulées verbalement. Ces demandes sont confirmées ultérieurement par écrit et sans délai.

3 — Les demandes formulées, conformément au paragraphe 2 du présent article, doivent comporter les indications suivantes :

- a) le nom de l'administration requérante;
- b) l'objet et les motifs de la demande;
- c) un exposé sommaire de la question, des éléments de droit et de la nature des procédures;
- d) les noms et adresses des parties visées par la procédure, si elles sont connues.

4 — Les informations et les renseignements, objets de la présente Convention sont communiqués aux agents, en l'occurrence les fonctionnaires spécialisés spécialement désignés à cette fin par chaque administration douanière.

Conformément au paragraphe 2 de l'article 17 de la présente Convention, une liste de ces agents est communiquée à l'administration douanière de l'autre partie contractante.

CHAPITRE VIII

EXECUTION DES DEMANDES

Article 11

Lorsque l'administration requise ne possède pas les renseignements demandés, elle doit, sous réserve des dispositions légales et réglementaires nationales, entreprendre des recherches pour obtenir ces renseignements ou indiquer quelles sont les autorités compétentes en la matière. Toute recherche entreprise peut entraîner l'enregistrement des dépositions faites par des personnes auprès desquelles des informations concernant une infraction douanière sont sollicitées ainsi que par les témoins et experts.

Article 12

1 — Sur demande écrite, aux fins des enquêtes concernant une infraction douanière, des agents spécialement désignés par l'administration requérante peuvent, avec l'autorisation de l'administration requise, et sous réserve des conditions imposées, le cas échéant, par celle-ci :

a) consulter, dans les bureaux de l'administration requise, les documents, dossiers et autres données pertinentes détenus dans ces bureaux afin d'en extraire les renseignements concernant cette infraction;

b) prendre des copies de documents, dossiers et autres données pertinentes concernant l'infraction en cause;

c) assister à toute enquête effectuée par l'administration requise sur le territoire douanier de la partie contractante requise et utile à l'administration requérante.

2 — Lorsque, dans les conditions prévues au paragraphe 1er du présent article, des agents (fonctionnaires) de l'administration requérante sont présents sur le territoire de l'autre partie contractante, ils doivent à tout moment être en mesure de fournir la preuve qu'ils ont officiellement qualité pour agir. Ils bénéficient de la même protection que celle accordée aux agents des douanes de l'autre partie contractante en vertu de la législation en vigueur dans le pays et sont, le cas échéant, responsables de toute infraction commise.

CHAPITRE IX PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS

Article 13

1 — Les renseignements ou les informations obtenus dans le cadre de l'assistance administrative, conformément à la présente Convention, doivent être utilisés, exclusivement, aux fins de la présente Convention et par les deux administrations douanières, sauf lorsque l'administration douanière qui les a fournis autorise expressément leur utilisation à d'autres fins ou par d'autre autorités.

2 — Les renseignements et les informations obtenus, conformément à la présente Convention, sont considérés comme confidentiels et bénéficient d'une protection au moins équivalente à celle prévue par la législation nationale de la partie contractante qui les reçoit pour les renseignements ou les informations de même nature.

Article 14

Lorsque des données à caractère personnel sont fournies conformément à la présente Convention, les deux parties contractantes leur assurent un niveau de protection au moins équivalent à celui résultant de la mise en œuvre des principes exposés dans l'annexe de la présente Convention qui fait partie intégrante de la Convention.

CHAPITRE X DEROGATIONS

Article 15

1 — L'assistance prévue par la présente Convention peut être refusée lorsqu'elle est de nature à porter atteinte à la souveraineté, à la sécurité, à l'ordre public ou aux autres intérêts nationaux fondamentaux de l'une des deux parties contractantes, ou si elle constitue une violation d'un secret industriel, commercial ou professionnel.

2 — Lorsque l'administration requérante n'est pas en mesure de satisfaire une demande de même nature qui serait présentée par l'administration requise, elle signale le fait dans l'exposé de sa demande. Dans un tel cas, l'administration requise a toute latitude pour déterminer la suite à donner à cette demande.

3 — L'assistance peut être différée par l'administration requise lorsqu'elle perturbe une enquête, une poursuite judiciaire ou une procédure en cours. Dans ce cas, l'administration requise consulte l'administration requérante pour déterminer si l'assistance peut être apportée, sous réserve que soient remplies les conditions imposées éventuellement par l'administration requise.

4 — Des raisons doivent être données lorsque l'assistance est refusée ou différée.

CHAPITRE XI

FRAIS

Article 16

1 — Les deux administrations douanières renoncent à toute réclamation pour le remboursement des frais résultant de l'application de la présente Convention, à l'exception des frais remboursés et des indemnités versées aux experts et aux témoins, ainsi que des frais concernant les interprètes et traducteurs lorsqu'ils ne sont pas fonctionnaires des douanes et dont la prise en charge incombe à l'administration requérante.

2 — Si des frais élevés et inhabituels doivent être encourus pour donner suite à la demande, les deux parties contractantes se concertent pour déterminer les conditions dans lesquelles la demande sera satisfaite, ainsi que les modalités dont ces frais seront pris en charge.

CHAPITRE XII MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION

Article 17

1 — Les deux administrations douanières prennent des dispositions pour que les fonctionnaires de leurs services chargés de rechercher ou de poursuivre les infractions douanières soient en relations personnelles et directes.

2 — Les deux administrations douanières arrêtent des dispositions détaillées pour faciliter la mise en œuvre de la présente Convention.

3 — Les administrations douanières s'efforcent de résoudre de concert toute difficulté ou doute soulevé (e) par l'interprétation ou l'application de la présente Convention.

4 — Les différends pour lesquels aucune solution n'est trouvée sont réglés par la voie diplomatique.

CHAPITRE XIII APPLICATION

Article 18

La présente Convention est applicable aux territoires douaniers des deux parties contractantes tels qu'ils sont définis par les dispositions légales et réglementaires applicables aux deux parties.

CHAPITRE XIV ENTREE EN VIGUEUR ET DENONCIATION

Article 19

Chaque partie contractante notifiera à l'autre partie, par écrit et par voie diplomatique, l'accomplissement des procédures requises par sa constitution ou ses procédures nationales régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention qui entrera en vigueur à compter du premier jour du deuxième mois suivant la date de la notification.

Article 20

1 — La présente Convention est conclue pour une durée illimitée et chacune des deux parties contractantes peut la dénoncer à tout moment par notification effectuée par voie diplomatique.

2 — La dénonciation prendra effet trois (3) mois à compter de la date de la notification de la dénonciation à l'autre partie contractante. Les procédures en cours au moment de la dénonciation doivent néanmoins être achevées conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 21

Sur demande ou à l'expiration d'un délai de cinq (5) ans, les deux parties contractantes se réunissent afin d'examiner la Convention, sauf si elles se notifient mutuellement par écrit que cet examen est inutile.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités, ont signé la présente Convention.

Fait à Damas, le 12 Joumada El Oula 1418 correspondant au 14 septembre 1997, en deux exemplaires originaux en langue arabe faisant également foi.

Pour la République algérienne
démocratique et populaire

Pour la République arabe
syrienne

Ahmed ATTAF

Docteur Mohamed Khaled

Ministre des affaires
étrangères

EL MIHAINI

Ministre des finances

ANNEXE

Principes fondamentaux applicables en matière de protection des données

1 — Les données à caractère personnel et confidentiel doivent être :

a) obtenues et traitées conformément aux lois et règlements nationaux en vigueur;

b) conservées à des fins précises et légitimes et ne pas être utilisées d'une manière incompatible avec ces fins;

c) appropriées, pertinentes et raisonnables, compte tenu des fins pour lesquelles elles ont été conservées;

d) précises et, le cas échéant, tenues à jour;

e) conservées sous une forme qui permette d'identifier la personne incriminée pendant un laps de temps qui n'excède pas celui nécessaire à la procédure pour laquelle ces données sont conservées.

2 — Les données à caractère personnel comportant des indications sur l'origine raciale, les opinions politiques ou religieuses ou d'autres croyances, ainsi que celles portant sur la santé ou la vie sexuelle de quiconque, ne peuvent pas faire l'objet d'un traitement informatisé, sauf si la législation nationale fournit des garanties suffisantes. Ces dispositions s'appliquent également aux données à caractère personnel relatives aux sanctions pénales.

3 — Des mesures de sécurité adaptées doivent être prises pour que les données à caractère personnel enregistrées dans des fichiers informatisés soient protégées contre toute destruction non autorisée ou perte accidentelle et contre tout accès, modification ou diffusion non autorisés.

4 — Tout fonctionnaire mandaté par l'administration peut :

a) déterminer si les données sont à caractère personnel et confidentiel;

b) obtenir, à intervalles raisonnables et sans délais ou frais excessifs, confirmation de l'existence éventuelle d'un fichier informatisé renfermant des données à caractère personnel concernant l'administration requérante, ainsi que communication de ces données sous une forme intelligible;

c) obtenir, selon le cas, la rectification ou la suppression de ces données si elles ont été traitées en violation des dispositions prévues par la législation nationale et permettant l'application des principes fondamentaux qui figurent aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe;

d) disposer de moyens de recours (contestation) s'il n'est pas donné suite à une demande de communication ou, le cas échéant, à la communication, la rectification ou la suppression dont il est question aux paragraphes b) et c) ci-dessus.

5.1. Il ne peut être dérogé aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 4 de la présente annexe, sauf dans les cas ci-après :

5.2. Il peut être dérogé aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 4 de la présente annexe lorsque la législation de la partie contractante le prévoit et lorsque cette dérogation constitue une mesure nécessaire dans une société démocratique et qu'elle vise à :

a) protéger la sécurité de l'Etat et l'ordre public ainsi que les intérêts monétaires de l'Etat ou à lutter contre les infractions pénales;

b) protéger les personnes auxquelles les données confidentielles en cause se rapportent ou à protéger les droits et les libertés d'autrui.

5.3. La loi peut prévoir de limiter les droits dont il est question aux paragraphes 4b), c) et d) de la présente annexe s'agissant des fichiers informatisés contenant des données à caractère personnel et confidentiel utilisés à des fins statistiques ou pour la recherche scientifique lorsque cette utilisation ne risque pas de porter atteinte à la vie privée des personnes auxquelles les données confidentielles en cause se rapportent.

6 — Chaque partie contractante s'engage à prévoir des pénalités et des voies de recours lorsqu'il y a infraction aux dispositions de la législation nationale prévoyant l'application des principes fondamentaux définis dans la présente annexe.

7 — Aucune des dispositions de la présente annexe ne doit être interprétée comme limitant ou portant atteinte à la possibilité, pour l'une des deux parties contractantes, d'accorder aux personnes auxquelles les données confidentielles en cause se rapportent, une protection plus large que celle prévue par la présente annexe.

-----★-----

Décret présidentiel n° 2000-57 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification de la Convention sur la quarantaine phytosanitaire et la protection des végétaux entre la République algérienne démocratique et populaire et la République d'Irak, signée à Alger, le 7 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 23 juillet 1996.

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment son article 77-9°;

Considérant la Convention sur la quarantaine phytosanitaire et la protection des végétaux entre la République algérienne démocratique et populaire et la République d'Irak, signée à Alger, le 7 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 23 juillet 1996;

Décrète :

Article 1er. — Est ratifiée et sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire la Convention sur la quarantaine phytosanitaire et la protection des végétaux entre la République algérienne démocratique et populaire et la République d'Irak, signée à Alger, le 7 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 23 juillet 1996.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.

CONVENTION SUR LA QUARANTAINE PHYTOSANITAIRE ET LA PROTECTION DES VEGETAUX ENTRE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE ET LA REPUBLIQUE D'IRAK

La République algérienne démocratique et populaire et la République d'Irak,

Désireuses de consolider les liens de coopération entre les deux pays dans les domaines de la quarantaine phytosanitaire et de la protection des végétaux, d'œuvrer en commun en vue d'empêcher la propagation des maladies et des fléaux des cultures et de faciliter les échanges commerciaux des produits agricoles,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1er

Les deux parties s'engagent à :

a) effectuer des échanges (importation, exportation et transit) de toute variété de végétaux et produits végétaux, conformément aux règles de quarantaine en vigueur dans chacun des deux pays;

b) veiller au respect des législations relatives à la quarantaine phytosanitaire et à la protection des végétaux en vigueur dans les deux pays, en vue d'interdire l'introduction et la dissémination, sous quelque forme que ce soit, de fléaux, de maladies et d'organismes nuisibles à l'agriculture;

c) interdire l'introduction des substances chimiques et des pesticides destinés à la lutte contre les fléaux et les maladies nuisibles à l'agriculture par l'un des deux pays dans l'autre, à moins qu'ils ne soient homologués et à l'exception des échantillons de pesticides et de substances chimiques importés à des fins d'expérimentation.

Article 2

Les parties œuvrent à la réalisation de :

a) l'échange d'informations et d'expériences dans le domaine de la quarantaine phytosanitaire et de la protection des végétaux, en cas d'apparition ou de dissémination des maladies, fléaux et organismes nuisibles à l'agriculture;

b) la coopération dans le domaine de la lutte contre les maladies et les organismes nuisibles à l'agriculture et de la mise en quarantaine à l'effet de l'observation;

c) l'échange de documents scientifiques et techniques relatifs à la quarantaine phytosanitaire et à la protection des végétaux.

Article 3

La partie exportatrice s'engage à délivrer un certificat phytosanitaire pour tout envoi de végétaux ou de produits végétaux, attestant qu'ils sont indemnes de maladies, fléaux et organismes nuisibles à l'agriculture.

Article 4

La partie importatrice procède à l'inspection des végétaux et des produits végétaux en provenance de l'autre partie ainsi qu'à l'application de l'ensemble des mesures et règlements prévus par la loi relative à la quarantaine phytosanitaire en vigueur dans le pays importateur.

Article 5

a) L'importation, l'exportation et le transit des végétaux et des produits végétaux et matériel végétal entre les deux parties signataires de la présente Convention, s'effectuent à travers des points d'entrée identifiés et connus, afin de permettre le contrôle phytosanitaire au niveau de ces points d'entrée par l'inspecteur chargé de la quarantaine.

b) Les structures compétentes des deux pays signataires de la présente Convention sont informées de la suppression de points d'entrée existants ou de la création de nouveaux points d'entrée permettant l'importation, l'exportation et le transit des végétaux, produits végétaux et matériel végétal entre les deux pays.

Article 6

a) Les deux parties s'engagent à prohiber l'usage des déchets et débris de végétaux pour l'emballage des produits végétaux et matériel végétal exportés ou expédiés vers l'autre partie.

b) Il est interdit de faire rentrer de la terre adhérente aux végétaux, produits végétaux ou matériel végétal exportés ou expédiés vers l'autre partie, à l'exception des substrats artificiels ou des produits d'emballage stérilisés.

Article 7

Les végétaux, produits végétaux et matériel végétal destinés à l'exportation à travers les points d'entrée réservés à cet effet, sont soumis aux législations du pays importateur.

Article 8

Les parties sont convenues de faire procéder au traitement ou, en cas de nécessité, à la destruction par des équipes spécialisées, des végétaux, produits végétaux ou matériel végétal reconnus ou suspectés d'être contaminés et ce, conformément à la réglementation en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 9

Compte tenu de l'importance de la coopération dans le domaine de la quarantaine phytosanitaire et de la protection des végétaux, les parties s'accordent à promouvoir et développer la coopération entre les services compétents des deux pays, notamment par :

a) l'échange des réglementations en vigueur en matière de quarantaine et de protection des végétaux, y compris les listes des organismes nuisibles dont l'entrée est prohibée et ce, trente (30) jours à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention;

b) l'échange des règlements et des lois nouvellement adoptés en la matière dans l'un ou l'autre des deux pays et ce, dans un délai n'excédant pas trente (30) jours après leur promulgation;

c) l'échange d'informations sur l'apparition et la dissémination de maladie, fléaux et organismes nuisibles à l'agriculture ainsi que sur les mesures prises dans chacun

des deux pays, pour les combattre et les éradiquer. L'apparition récente de maladies, fléaux et organismes nuisibles dans l'un ou l'autre des deux pays doit être notifiée le plus rapidement possible à l'autre pays.

Article 10

Les services compétents des deux pays se réuniront en session ordinaire une fois par an, en vue :

a) d'étudier les mesures prises pour l'application de la présente Convention, et si possible, l'unification de la réglementation sur la quarantaine phytosanitaire;

b) d'échanger les résultats scientifiques et pratiques en matière de protection des végétaux, des produits végétaux et du matériel végétal, ainsi que leur mise en quarantaine pour observation;

c) les réunions se tiendront alternativement dans les deux pays; les frais de voyage étant à la charge des visiteurs et ceux de séjour à la charge du pays hôte;

d) d'étudier les possibilités d'unifier les mesures pratiques pour l'application de la quarantaine phytosanitaire et de la protection des végétaux autant que possible.

Article 11

Si l'une ou l'autre des deux parties juge nécessaire de modifier, amender, supprimer ou ajouter un article quelconque de la présente Convention, elle en avisera l'autre partie. Les deux parties examineront l'objet de l'amendement au cours d'une réunion conjointement fixée.

Article 12

Tout litige né de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention doit être réglé à l'amiable par les organismes compétents dans les deux pays.

Article 13

La présente Convention demeure valide pour une période de cinq (5) années renouvelables automatiquement pour une période analogue, tant que l'une des deux parties ne notifie pas à l'autre, par écrit, six (6) mois avant la fin de la dernière période, son intention de mettre fin à la présente Convention.

Article 14

La présente Convention est soumise à la ratification, conformément aux dispositions légales en vigueur dans chacun des deux pays. Elle entrera en vigueur à compter de la date de sa ratification par les deux parties.

La présente Convention est établie et signée à Alger en deux exemplaires originaux en langue arabe, le 7 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 23 juillet 1996.

Pour le Gouvernement de
la République algérienne
démocratique et populaire

Saïd BEN DAKIR
Ministre des transports

Pour le Gouvernement
de la République d'Irak

Dr. Ahmed
MORTADA AHMED
Ministre des transports
et des télécommunications

Décret présidentiel n° 2000-58 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne, signé à Malte le 11 juillet 1997.

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment son article 77-9° ;

Considérant le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne signé à Malte, le 11 juillet 1997 ;

Décète :

Article 1er. — Est ratifié et sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire, le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne, signé à Malte le 11 juillet 1997.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.

MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION MEDITERRANEENNE

Les autorités maritimes (1) de :

Algérie

Autorité palestinienne

Chypre

Egypte

Israël

Liban

Malte

Maroc

Tunisie

Turquie

ci-après appelées "les autorités" ;

Reconnaissant la nécessité d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires ;

(1) Les autorités maritimes sont les administrations maritimes nationales désignées pour l'application du présent Mémorandum (voir annexe 1).

Rappelant la déclaration adoptée le 28 novembre 1995 à l'occasion de la conférence euro-méditerranéenne de Barcelone, laquelle établit un partenariat euro-méditerranéen et inclut en particulier, une coopération dans le domaine de la sécurité maritime et la prévention de la pollution dans le bassin méditerranéen ;

Appréciant les progrès accomplis dans ces domaines, notamment au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ;

Notant également la contribution qui a été et peut être apportée par la Communauté Européenne en vue de répondre aux objectifs mentionnés ci-dessus ;

Conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre ;

Reconnaissant toutefois qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes ;

Reconnaissant également qu'il faut éviter de fausser la compétition entre ports ;

Convaincue qu'à ces fins, il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations.

Sont convenues de l'entente suivante :

Section 1

Engagements

1.1. Chaque autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses annexes qui constituent une partie intégrante du Mémorandum et prend les dispositions nécessaires pour ratifier les instruments pertinents aux fins de l'application du présent Mémorandum.

1.2. Chaque autorité établit et met en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la section 2.

1.3. Chaque autorité atteindra, avant la fin d'une période de trois ans à partir du jour où le Mémorandum prend effet, un nombre total d'inspections par an correspondant à 15 % du nombre estimé de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés "navires", qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période représentative récente de 12 mois. Le comité créé en vertu de la section 7.1. suit, d'une manière générale, l'activité en matière d'inspection et son efficacité dans la région. Le

comité procède également à l'ajustement du taux d'inspections prévu en fonction de l'expérience acquise et des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Mémorandum d'entente.

1.4. Chaque autorité consulte toutes les autres autorités, coopère et échange des informations avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum.

Section 2

Instruments pertinents

2.1. Aux fins du Mémorandum, les instruments pertinents ainsi que les protocoles et amendements à ces instruments, les codes y relatifs ayant force obligatoire et actuellement en vigueur sont les instruments ci-après :

- * Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 ;

- * Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) ;

- * Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

- * Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Marpol 73/78) ;

- * Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978) ;

- * Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;

- * Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention n° 147 de l'OIT).

2.2. Dans le cas de la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention n° 147 de l'OIT), chaque autorité applique les instructions définies à l'annexe 1 pour l'application de la publication de l'OIT intitulée "inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables".

2.3. Chaque autorité applique ceux des instruments pertinents qui sont en vigueur et auxquels son Etat est partie. En cas d'amendements à un instrument pertinent, chaque autorité applique ceux des amendements qui sont en vigueur et que son Etat a acceptés. Un instrument ainsi amendé est considéré comme l'"instrument pertinent" pour cette autorité.

2.4. Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une Convention ou à un "instrument pertinent", tel que modifié, aux fins de contrôle par l'Etat du port, les autorités qui sont parties à une telle Convention ou à un tel "instrument pertinent", tel

que modifié font en sorte qu'un tel navire et son équipage ne bénéficient pas de conditions plus favorables que celles qui sont accordées aux navires battant le pavillon d'un Etat partie à cette Convention ou à cet "instrument pertinent".

2.5 Dans le cas des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, les autorités appliquent celles des dispositions des instruments pertinents qui sont applicables et, dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas, elles prennent les mesures qui peuvent être nécessaires pour s'assurer que ces navires ne constituent pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'annexe 2 étant en particulier prise en considération.

Section 3

Procédures d'inspection, rectification et immobilisation

3.1.1. Lorsqu'elles appliquent le Mémorandum, les autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés aux fins du Mémorandum ainsi que l'état du navire, de son équipement et de son équipage, et les conditions de vie et de travail de l'équipage.

3.1.2. L'autorité veille à ce que l'inspecteur procède au minimum à la vérification des certificats et documents mentionnés à l'annexe 2, de la durée de validité et s'assure de l'état général du navire y compris de la salle des machines, des locaux d'habitation et des conditions d'hygiène.

3.2.1. S'il existe de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de ses équipements, ou de son équipage ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection plus détaillée incluant de plus amples vérifications de la conformité avec les exigences opérationnelles à bord.

3.2.2. De "bonnes raisons" existent lorsque l'inspecteur a une preuve qui, au regard de son jugement professionnel, appelle une inspection plus détaillée du navire, de l'équipement ou de l'équipage. Les autorités considèrent notamment comme "bonnes raisons" celles qui sont mentionnées à l'annexe 3.

3.2.3. Aucun élément de ces procédures ne saurait être interprété comme une limitation des pouvoirs des autorités à prendre des mesures dans leur propre juridiction, pour tout sujet auquel les instruments pertinents se rapportent.

3.2.4. Seront également appliquées les procédures et les directives pour le contrôle des navires par l'Etat du port mentionnées à l'annexe 2.

3.3 Lorsqu'elles choisissent les navires à inspecter, les autorités donnent la priorité aux navires suivants :

- les navires qui font escale, pour la première fois ou après une absence de douze mois ou plus, dans le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum ;

— les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum, à condition qu'il soit remédié aux manquements constatés dans un délai spécifié, lorsque ce délai vient à expiration ;

— les navires sur lesquels des déficiences pouvant porter préjudice à la sécurité de leur navigation ont été signalées par les pilotes ou les autorités portuaires ;

— les navires dont les certificats réglementaires relatifs à leur construction et à leur équipement n'ont pas été délivrés conformément aux instruments pertinents ;

— les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, qui n'ont pas communiqué à l'autorité compétente du port et de l'Etat côtier tous les renseignements pertinents sur les caractéristiques et les mouvements du navire et sur les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte ;

— les navires dont la classification a fait l'objet d'une suspension au cours des six mois précédents pour des raisons de sécurité.

3.4. Les autorités s'efforcent d'éviter de procéder à une inspection des navires qui ont fait l'objet d'une inspection par d'autres autorités au cours des six mois précédents, sauf si elles ont de bonnes raisons de le faire. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires mentionnés à la section 3.3, qui peuvent être soumis à une inspection chaque fois que les autorités l'estiment appropriée.

3.5.1. Les inspections sont uniquement effectuées par une personne qui a été autorisée à cette fin par l'autorité concernée et agit sous sa responsabilité pour mener des inspections de navires par l'Etat du port. Ces personnes répondent aux prescriptions du paragraphe 3.5.3 et aux critères de qualification spécifiés à l'annexe 4.

3.5.2 L'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port peut être assisté par toute personne ayant les compétences requises, lorsque ces compétences ne peuvent pas être fournies par l'autorité.

3.5.3. L'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port et la personne qui l'assiste ne doivent ni avoir un intérêt commercial, aussi bien dans le port de l'inspection que dans le navire inspecté, ni être employés ou agir pour le compte d'organisations non gouvernementales qui délivrent des certificats réglementaires ou de classification ou qui procèdent aux visites nécessaires à la délivrance de ces certificats aux navires.

3.5.4 Chaque inspecteur porte un document personnel ayant la forme d'une carte d'identité, délivré par son autorité et indiquant que l'inspecteur est autorisé à mener des inspections. Un modèle uniforme d'une telle carte d'identité est joint à l'annexe 5.

3.6.1. A la fin d'une inspection, l'inspecteur délivre au capitaine du navire un document sous la forme spécifiée à l'annexe 6 de ce Mémorandum, donnant les résultats de

l'inspection et les détails de toute décision prise par l'inspecteur et des actions correctives à entreprendre par le capitaine, le propriétaire ou l'opérateur.

3.6.2. Chaque autorité vérifie qu'il a été remédié à tout manquement constaté ou confirmé lors de l'inspection.

3.6.3. S'il existe des manquements qui constituent clairement un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité immobilise le navire ou interrompt les opérations au cours desquelles les manquements ont été constatés. L'immobilisation ou l'arrêt des opérations est maintenu jusqu'à la disparition du risque, sauf dans le cas visé à la section 3.8.1. ci-dessous.

3.6.4. Lorsqu'il exerce son jugement professionnel pour immobiliser ou non un navire, l'inspecteur tient compte des critères énoncés à l'annexe 2.

3.7. Dans le cas où un navire est immobilisé, l'autorité porte, sans délai, les mesures prises à la connaissance de l'administration de l'Etat du pavillon du navire et du consul ou, en son absence, du représentant diplomatique le plus proche. Le cas échéant, l'organisation responsable qui a procédé à la délivrance des certificats est également prévenue.

3.8.1. Lorsqu'il ne peut être remédié aux manquements mentionnés à la section 3.6.3, dans le port d'inspection, l'autorité peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port, ou au plus proche chantier de réparation en le soumettant à des conditions appropriées qu'elle fixe pour faire en sorte que le navire puisse faire route sans présenter un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement. En ce cas, l'autorité avertit l'autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire ou le chantier de réparation, les parties mentionnées à la section 3.7 et toute autre autorité qu'il lui paraît utile d'informer. Le message correspondant est établi selon l'annexe 7. L'autorité recevant un tel message informe l'autorité émettrice des mesures prises.

3.8.2. Les autorités prennent des mesures pour garantir que les navires mentionnés à la section 3.8.1 qui appareillent sans avoir été mis en conformité avec les conditions fixées par l'autorité qui a immobilisé le navire ou qui ne se dirigent pas vers le port ou le chantier désignés pour effectuer les réparations, ne soient pas admis à entrer dans un port concerné par ce Mémorandum jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant et l'Etat du pavillon aient notifié à l'autorité de l'Etat où des manquements ont été constatés sur le navire, ou l'autorité qui reçoit le navire, que le navire répond à toutes les prescriptions applicables des instruments pertinents. Dans ce dernier cas, l'autorité qui reçoit le navire notifie à toutes les autres autorités qu'il a été mis en conformité.

3.8.3. En cas de "force majeure", il peut être permis au navire d'accéder à un port spécifique pour minimiser les risques pour la vie humaine ou les risques de pollution.

3.9. Les dispositions des sections 3.7 et 3.8 ne font pas obstacle à l'application des prescriptions des instruments pertinents ou des procédures établies par les organisations internationales en ce qui concerne les procédures de notification et de compte rendu relatives au contrôle par l'Etat du port.

3.10. Lors de l'exécution des contrôles dans le cadre du Mémorandum, les autorités doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment un navire. Rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions des instruments pertinents traitant de la réparation en cas d'immobilisation ou de retard inclus.

3.11. Si le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire notifie aux autorités du contrôle par l'Etat du port avant ou dès l'arrivée du navire au port, de tout dommage, défaillance ou manquement concernant le navire, ses machines et son équipement, qu'il est prévu de réparer ou de rectifier avant que le navire ne quitte ce port, l'immobilisation devrait uniquement être enregistrée si des manquements justifiant une immobilisation sont constatés après que le capitaine a notifié aux autorités que le navire était prêt à être inspecté. La même procédure est applicable lorsque les autorités du contrôle de l'Etat du port ont reçu notification que le navire doit faire l'objet au port d'une visite en ce qui concerne le pavillon, les prescriptions réglementaires ou les prescriptions relatives au classement.

3.12. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'un navire faisant route vers un chantier de réparation spécifique doit faire escale dans un port afin d'y recevoir des réparations provisoires, pour des raisons de sécurité, il peut être autorisé à pénétrer dans ce port. Toutes les opérations à caractère commercial sont interdites, à l'exception du déchargement de sa cargaison, si cela est requis pour des raisons de sécurité. Le navire peut uniquement être autorisé à continuer sa route vers le chantier de réparation désigné si l'Etat du pavillon de ce navire lui a délivré des certificats réglementaires dont la validité est limitée à ce voyage spécifique, et si l'Etat du port s'est assuré que l'état du navire ne présente pas de risque excessif eu égard à sa sécurité, ou à l'environnement et ne pas mettre inutilement son équipage en difficulté.

3.13. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire a un droit de recours contre une décision d'immobilisation auprès de la plus haute autorité administrative ou du tribunal compétent, conformément à la loi dans chaque pays. Toutefois, l'introduction d'un recours n'entraîne pas la suspension de l'immobilisation du navire.

3.14. Si une inspection révèle des manquements entraînant l'immobilisation du navire, tous les coûts relatifs à cette inspection sont pris en charge

par l'armateur ou l'exploitant. L'immobilisation ne peut être levée que lorsque les coûts ont été intégralement payés ou qu'une garantie suffisante a été donnée pour ce paiement.

Section 4

Information

4.1. Chaque partie établit des rapports sur les inspections qu'elle effectue dans le cadre du Mémorandum et sur leurs résultats, selon les procédures de l'annexe 8.

4.2. Les autorités portent à la connaissance du secrétariat de ce Mémorandum les informations suivantes :

a) le nombre d'inspecteurs qu'elles ont chargés d'effectuer, en leur nom, les contrôles par l'Etat du port. Lorsque les inspections sont réalisées sur la base d'un travail à mi-temps, le total est exprimé en nombre d'inspecteurs employés à plein temps ;

b) le nombre de navires fréquentant leurs ports au cours d'une année significative avant l'adoption du Mémorandum ;

c) les frais inhérents à ces inspections, s'il y a lieu.

Ces informations doivent être actualisées tous les trois (3) ans, au moins.

Section 5

Infractions aux règles d'exploitation

Les autorités s'efforcent, à la demande d'une autre autorité, d'établir les preuves relatives aux infractions présumées aux prescriptions sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la règle 10 du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978. Dans le cas d'infractions présumées comportant le rejet de substances nocives, une autorité, sur demande d'une autre autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et, le cas échéant, de prélever un échantillon de toute substance polluante présumée. Dans les cas évoqués dans la présente section, l'autorité qui a formulé la demande doit préciser que l'Etat du pavillon du navire a déjà été notifié de l'infraction présumée.

Section 6

Programmes de formation et séminaires

Les autorités s'efforcent de mettre en place des programmes appropriés de formation et d'organiser des séminaires.

Section 7

Organisation

7.1. Un comité est créé, composé d'un représentant de chacune des autorités parties à ce Mémorandum. Un représentant de l'Organisation maritime internationale, un

représentant de l'Organisation internationale du travail et un représentant de la Commission européenne sont invités à participer aux travaux du comité, sans droit de vote. Le comité peut accorder, s'il l'estime approprié, le statut d'observateur sans droit de vote aux représentants des autorités maritimes des Etats côtiers de la Méditerranée et, sous réserve des dispositions de la section 10, à toute autre autorité ou organisation.

7.2. Le comité se réunit une fois par an et à toute autre occasion qu'il peut décider.

7.3. Le comité :

- assure les tâches qui lui sont confiées par le Mémorandum ;

- veille par tous moyens nécessaires, y compris par l'organisation de séminaires destinés aux inspecteurs, à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification, d'immobilisation et d'application de la section 2.4 ;

- met au point et examine périodiquement des directives concernant les inspections dans le cadre de l'entente ;

- examine périodiquement et développe des procédures, y compris pour l'échange d'informations ;

- suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémorandum ;

- favorise, par tous les moyens nécessaires, l'harmonisation de la mise en œuvre de ce Mémorandum et son efficacité avec les accords similaires dans d'autres régions ;

- adopte le budget et décide du montant des contributions de chaque partie au Mémorandum.

7.4. Sauf disposition expresse contraire (en vertu de la section 9), le comité prend ses décisions à la majorité simple.

7.5. Un secrétariat assuré par l'Egypte est institué et est installé à Alexandrie (Egypte).

7.6. Le secrétariat, agissant selon les orientations du comité et dans les limites des ressources dont il dispose :

- prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au comité pour lui permettre de remplir ses fonctions ;

- facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'annexe 4 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémorandum ;

- entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum.

Section 8

Mécanismes de financement

Les dépenses relatives au secrétariat et au centre d'information sont financées par :

- les contributions financières de chaque partie au Mémorandum ;

- les dons et les subventions d'organisations ou pays donateurs, si possible.

Chaque partie au Mémorandum, s'engage à s'acquitter de sa contribution financière pour le fonctionnement du secrétariat et du centre d'information, en conformité avec les décisions et les procédures adoptées par le comité.

Section 9

Amendements

9.1. Toute autorité ayant accepté le Mémorandum peut proposer des amendements au Mémorandum.

9.2. La procédure ci-après s'applique aux amendements proposés aux sections du Mémorandum :

- a) l'amendement proposé est soumis à l'examen du comité par l'intermédiaire du secrétariat ;

- b) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votants.

Si un amendement est ainsi adopté, il est communiqué par le secrétariat aux autorités aux fins d'acceptation.

Les amendements au paragraphe 1 de la section 2 sont adoptés par une majorité de deux tiers des représentants des autorités présents et votants qui sont parties à la nouvelle Convention proposée pour être incorporée en tant qu'"instrument pertinent".

- c) un amendement est réputé avoir été accepté soit à la fin d'une période de six mois après son adoption par les représentants des autorités au comité, soit à la fin d'une période différente déterminée de façon unanime par les représentants des autorités au comité au moment de l'adoption, à moins qu'une objection n'ait été communiquée au secrétariat par une autorité pendant la période en cause ;

- d) un amendement prend effet 60 jours après avoir été adopté ou à l'issue de toute autre période différente déterminée de façon unanime par les représentants des autorités au comité.

9.3. La procédure ci-après s'applique aux amendements aux annexes du Mémorandum :

- a) l'amendement proposé est soumis à l'examen des autorités par l'intermédiaire du secrétariat ;

b) l'amendement est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de trois mois commençant le jour de sa communication au secrétariat, à moins qu'une autorité demande par écrit que l'amendement soit examiné par le comité. Dans ce cas, la procédure de la section 9.2. s'applique ;

c) l'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les autorités.

Section 10

Dispositions administratives

10.1. Le Mémorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations en vertu d'un quelconque accord international.

10.2. Une autorité maritime d'un Etat qui satisfait aux critères spécifiés à l'annexe 9, peut adhérer au Mémorandum avec le consentement de l'ensemble des autorités qui sont parties au Mémorandum.

10.3. Le Mémorandum est ouvert à la signature au siège du secrétariat du comité (1) du 11 juillet 1997 au 23 février 1998.

Les autorités qui remplissent les conditions fixées à l'annexe 9 deviennent partie au Mémorandum par :

- la signature sans réserve d'acceptation ou,
- la signature sous réserve d'acceptation suivie d'acceptation.

10.4. L'acceptation ou l'adhésion au Mémorandum est formalisée par une demande écrite adressée au secrétariat par les autorités maritimes intéressées.

10.5. Le secrétariat informe les autorités maritimes parties au Mémorandum de toute signature ou de communication écrite ou d'acceptation, ou d'adhésion et de la date à laquelle celle-ci a été notifiée.

10.6. Le Mémorandum prend effet pour chaque autorité maritime à la date à laquelle elle en a informé le secrétariat.

10.7. Toute autorité maritime ou organisation désirant participer en tant qu'observateur doit adresser par écrit une demande au comité et sera acceptée en qualité d'observateur, sous réserve du consentement unanime des représentants des autorités présents et votants à la réunion du comité.

10.8. Le Mémorandum peut être dénoncé par toute autorité après l'expiration d'un délai de soixante jours à compter de la date d'une notification écrite au comité.

10.9. Les versions (française, anglaise et arabe) du texte du Mémorandum font également foi.

En cas de différend, il y a lieu de se référer à la version anglaise du texte du Mémorandum.

Signé à Malte, en langue anglaise, le 11 juillet 1997.

ANNEXE I

LISTE DES "AUTORITES MARITIMES" DES ADMINISTRATIONS MARITIMES

ALGERIE

Directeur de la Marine Marchande
Ministère des transports
119, rue Didouche Mourad
Alger, Algérie
Téléphone : 2.74.75.72
Télécopie : 2.74.33.95

AUTORITE PALESTINIENNE

Acting Port State Control Authority
Palestine Coastal Police (PCP)
Ansar, Gaza
Palestine
Téléphone : 07.824.701
Télécopie : 07.824.702

CHYPRE

Departement of Merchant Shipping
Ministry of Communications and Works
Mare Cypria Court
15, Nafpliou Street
CY-3025 Limassol
Chypre
Téléphone : + 357.5.330.320
Télécopie : + 357.5.330.264

EGYPTE

First Under-Secretary of State
Ministry of Maritime Transport
4, Patala Street
Alexandrie - Egypte
Téléphone : 203.484.2058 - 203.484.3631
Télécopie : 203.484.2096

(1) installé au ministère des transports maritimes à l'adresse indiquée à l'annexe 1.

ISRAEL

Ministry of Transport
Administration of Shipping and Ports
102 Ha'atzmaut Street
Haifa
33411 Israël
Téléphone : 972 4 8539275
Télécopie : 972 4 853 6224

LIBAN

Director Général
Ministry of Transport
Starco Building
Beyrouth, Liban
Téléphone : 961 1 371644
961 1 371645
Télécopie : 961 1 371647

MALTE

Malta Maritime Authority
Merchant Shipping Directorate
Maritime House
Lascaris Wharf
Valleta VLT 01
Malte
Téléphone : + 356 250 350
Télécopie : + 356 241 460

MAROC

Directeur Général de la Marine Marchande
Boulevard Houphouet Boigny
Casablanca, Maroc
Téléphone : (212 2) 27 80 92/27 60 10
Télécopie : (212 2) 27 33 40

TUNISIE

Directeur Général de la Marine Marchande
24, Avenue de la République
1001 Tunis
Tunisie
Téléphone : 216 1 353 241
Télécopie : 216 1 354 244

TURQUIE

Basbakanlik Denizcilik Mustesarligi
Anit Caddesi n° 8
06100 Tandogan
Ankara, Turquie
Téléphone : (90 312) 231 3052
Télécopie : (90 312) 231 1379

ANNEXE 2

**DIRECTIVES POUR LES INSPECTEURS,
A OBSERVER LORS DES INSPECTIONS MENEES
DANS LE CADRE DU TRANSPORT MARITIME
INTERNATIONAL**

SOMMAIRE**Section 1 Généralités**

1.1 Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers

1.2 Principes relatifs au redressement des déficiences ou à l'immobilisation d'un navire

1.3 Application de la clause excluant un traitement plus favorable

Section 2 La sécurité du navire telle qu'elle découle de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1978, de la Convention de 1966 sur les lignes de charge, COLREGS de 1972 et de MARPOL 73/78

2.1 Inspection plus détaillée.

Section 3 Normes minimales pour la composition et la qualification des équipages

3.1 Introduction

3.2 Contrôle des effectifs

3.3 Contrôle de la qualification

3.4 Immobilisation du navire

Section 4 Convention concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention n° 147 de l'OIT)

Section 1**Généralités**

1.1 Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers

Les directives mentionnées à la section 3.1 du Mémoire font référence aux dispositions pertinentes des textes suivants :

* procédures de contrôle des navires par l'Etat du port (résolution A. 787 (19) de l'OMI);

* principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (résolution A. 481 (XII) de l'OMI) et les annexes à cette résolution qui sont "Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité" (annexe 1) et "Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité" (annexe 2);

* dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses;

* publication de l'OIT intitulée "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables";

* procédures décrites dans la présente annexe au Mémoire.

1.2 Principes relatifs au redressement des défauts ou à l'immobilisation d'un navire

Au moment de prendre la décision de faire redresser une défectuosité ou d'immobiliser un navire, l'inspecteur doit prendre en compte les résultats de l'inspection détaillée menée conformément à la section 3. L'inspecteur fait appel à son jugement professionnel pour déterminer s'il convient soit d'immobiliser le navire jusqu'à ce que les défauts soient corrigés, soit de l'autoriser à appareiller avec certaines défectuosités, sans que cela fasse courir de risques excessifs du point de vue de la sécurité, de la santé ou de l'environnement, compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu. En ce qui concerne les critères relatifs aux effectifs minimaux et aux dispositions de la Convention n° 147 de l'OIT, il doit être appliqué une procédure particulière conformément aux sections 3 et 4 de la présente annexe.

1.3 Application de la clause excluant un traitement plus favorable

Pour l'application de la section 2.4, les dispositions suivantes doivent être observées. Les navires battant pavillon d'un Etat non partie à l'un des instruments cités à la section 2 et qui ne sont donc pas munis des certificats permettant de présumer de leur condition satisfaisante, doivent faire l'objet d'une inspection détaillée. A l'occasion d'un tel contrôle, l'inspecteur devrait respecter les mêmes directives que celles prévues pour les navires soumis auxquels s'appliquent les instruments pertinents.

L'état du navire et de ses équipements, les qualifications et le nombre des membres de l'équipage ainsi que la composition de ce dernier doivent être d'un niveau en rapport avec les dispositions de chacun desdits instruments. Dans le cas contraire, doivent être prescrites au navire toutes mesures qui lui permettront d'atteindre un niveau de sécurité comparable.

Section 2

La sécurité du navire telle qu'elle découle de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1978, de la Convention de 1966 sur les lignes de charge, de la Convention COLREGS de 1972 et de MARPOL 73/78.

2.1 Inspection plus détaillée

Dans la mesure où il existe de bonnes raisons pour effectuer une inspection plus détaillée sur la base de la Convention SOLAS et de son protocole, de la Convention

sur les lignes de charge, de la Convention sur le règlement pour prévenir les abordages et de la Convention MARPOL 73/78, l'inspecteur, lorsqu'il effectue cette inspection, prendra en considération les dispositions prévues dans le document intitulé "procédures de contrôle des navires par l'Etat du port" (résolution A. 787 (19) de l'OMI), dans les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses et dans les dispositions de la section 4 relatives aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

Section 3 Normes minimales pour la composition et la qualification des équipages

3.1 Introduction

Les principes servant de guide d'inspection à l'Etat du port quand il procède au contrôle de l'effectif d'un navire étranger devraient permettre d'établir la conformité de la situation constatée aux exigences édictées par l'Etat du pavillon en matière d'effectif de sécurité. Il faudrait en cas de doute consulter l'Etat du pavillon. Ces prescriptions concernant l'effectif de sécurité se fondent sur les textes suivants :

— Convention de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);

— Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (n° 147 de l'OIT) qui fait notamment référence aux articles 3 et 4 de la Convention n° 53 de l'OIT;

— Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78), telle que modifiée;

— annexe 1 de la résolution A. 481 (XII) de l'OMI intitulée "Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité";

— annexe 2 de la résolution A. 481 (XII) de l'OMI intitulée "Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité".

L'Etat du port ne prend la décision d'immobiliser un navire qu'en se fondant sur les dispositions prévues dans les instruments applicables et en tenant compte de l'avis émis par l'Etat du pavillon. Lorsqu'il est difficile d'obtenir une réponse rapide et que l'importance du sous-effectif est de nature à rendre le navire dangereux pour le voyage ou le service projetés, l'immobilisation du navire peut être le seul recours.

3.2 Contrôle des effectifs

3.2.1 Si les effectifs à bord d'un navire sont conformes au document fixant l'effectif de sécurité ou un document équivalent délivré par l'Etat du pavillon, l'inspecteur devrait considérer que le navire est doté d'un effectif qui

garantit sa sécurité sauf, s'il apparaît clairement que le document a été délivré sans tenir compte des principes établis dans les instruments pertinents et dans les directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité établies par l'OMI. Dans ce dernier cas, l'inspecteur devrait agir conformément aux procédures définies au paragraphe 3.2.3.

3.2.2 S'il s'avère que, en fait, l'effectif et la composition de l'équipage ne sont pas conformes au document fixant l'effectif de sécurité, il faudrait que l'Etat du port demande à l'Etat du pavillon s'il estime que le navire peut ou non appareiller avec l'effectif et la composition de l'équipage réellement existants. Cette demande devrait être faite dès que possible.

La réponse donnée, le cas échéant, par l'Etat du pavillon, devrait être confirmée par télécopie. S'il s'avère que l'effectif et la composition réels de l'équipage ne sont pas conformes au document relatif à l'effectif de sécurité minimum ou que l'Etat du pavillon n'émet pas un avis positif, il peut être envisagé d'immobiliser le navire après avoir dûment pris en considération les critères énoncés au paragraphe 3.4 de la présente annexe.

3.2.3 S'il n'y a pas à bord du navire un document fixant l'effectif de sécurité ou un document équivalent, l'Etat du port devrait demander à l'Etat du pavillon de préciser l'effectif de l'équipage exigé ainsi que sa composition et d'émettre un document dès que possible. Lorsque l'effectif réel ou la composition de l'équipage n'est pas conforme aux spécifications reçues de l'Etat du pavillon, la procédure définie au paragraphe 3.2.2 est applicable. L'absence de réponse par l'Etat du pavillon est considérée comme une bonne raison pour effectuer une inspection plus détaillée afin de s'assurer que l'effectif et la composition de l'équipage sont conformes aux principes établis dans le paragraphe 3.1. Le navire reçoit uniquement l'autorisation d'appareiller s'il est estimé qu'il peut le faire en toute sécurité compte tenu des critères d'immobilisation énoncés au paragraphe 3.4. Dans tous les cas, les normes minimales à appliquer ne sont pas plus rigoureuses que celles qui sont appliquées aux navires battant pavillon de l'Etat du port. L'absence d'un document fixant l'effectif de sécurité est mentionnée dans le rapport comme une défectuosité.

3.3 Contrôle de la qualification

3.3.1 Le contrôle général des brevets de capacité à bord des navires devrait être effectué conformément aux procédures stipulées à l'article X et à la règle 1/4 de la Convention STCW.

3.3.2 Le contrôle des qualifications effectué sur les navires affectés au transport de marchandises liquides dangereuses en vrac devrait être plus rigoureux. L'inspecteur devrait s'assurer que les officiers

responsables de la manutention des marchandises et des opérations liées à celle-ci sont en possession de documents établissant la preuve qu'ils ont reçu une formation adéquate et qu'ils disposent d'une expérience appropriée en la matière.

Aucune exemption quant au port de ces documents probants ne saurait être acceptée. Lorsqu'une déficience est constatée, il conviendrait d'informer le capitaine et de procéder à la correction de celle-ci. En ce qui concerne la formation appropriée, il est fait référence au chapitre V de la Convention STCW, aux résolutions 10, 11 et 12 adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets ainsi qu'aux sections pertinentes du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac et du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

3.4 Immobilisation du navire

Avant d'immobiliser un navire au titre des paragraphes 3.2 et 3.3 de la présente annexe, il conviendrait de tenir compte des conditions suivantes :

- la durée et la nature du voyage ou du service projetés;
- le caractère dangereux ou non de la déficience pour le navire, les personnes à bord ou l'environnement;
- la possibilité d'observer ou non des périodes de repos suffisantes pour l'équipage;
- la taille et le type du navire, ainsi que l'équipement fourni;
- la nature de la cargaison.

L'absence d'un officier de pont ou d'un officier mécanicien dont la qualification est exigée ne devrait pas constituer une raison justifiant l'immobilisation du navire lorsque cette carence concorde avec des stipulations exceptionnelles approuvées par l'Etat du pavillon.

Section 4

Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention n° 147 de l'OIT)

4.1 Les inspections effectuées à bord des navires dans le cadre de la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention n° 147 de l'OIT) relèvent des textes suivants :

- a) Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973; ou Convention (n° 58) sur l'âge minimum (travail maritime) (révisée), 1936; ou Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;

b) Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946;

c) Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (article 4 et 7);

d) Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949;

e) Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipages des navires), 1946 (article 5);

f) Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (articles 3 et 4).

L'inspection des brevets de capacité est traitée à la section 3 de la présente annexe. Lorsqu'il procède à un contrôle, l'inspecteur doit, en fonction de l'impression générale que lui a donnée le navire, faire appel à son jugement professionnel pour décider s'il convient ou non de procéder à une inspection plus détaillée. Toutes les plaintes concernant les conditions de vie à bord devraient faire l'objet d'une enquête approfondie et, si cela est estimé nécessaire, de mesures adaptées aux circonstances. L'inspecteur exerce également son jugement professionnel pour déterminer si les conditions à bord présentent un danger pour la sécurité ou la santé de l'équipage, qui rend nécessaire la rectification de ces conditions; l'inspecteur peut, si cela est nécessaire, immobiliser le navire jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

4.2 Dans la mesure où il existe de bonnes raisons pour effectuer une inspection plus détaillée qui se rapporte aux dispositions de la Convention n° 147 de l'OIT, l'inspecteur, lorsqu'il effectue cette inspection, prendra en considération le paragraphe précédent de la présente section, ainsi que les instructions données dans la publication de l'OIT intitulée "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables".

4.3 Les conventions pertinentes, eu égard aux dispositions du paragraphe 4.4, sont les suivantes :

a) Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;

b) Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926;

c) Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936; ou Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936; ou Convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;

d) Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;

e) Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

4.4 Si l'inspecteur reçoit une plainte concernant le non-respect des normes énoncées dans les Conventions citées dans le paragraphe 4.3, il devrait en informer le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon pour qu'il y soit donné suite. Si elle le juge nécessaire, l'autorité compétente peut rédiger un compte rendu pour l'Etat du pavillon, comportant si possible des preuves, et en adresser une copie à l'OIT.

4.5 Les parties de la publication de l'OIT intitulée "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables" qui traitent des questions suivantes :

- procédures de contrôle des navires nationaux de l'Etat du pavillon;
- formation professionnelle;
- brevets de capacité des officiers;
- durées de travail et effectifs;

ne devraient pas être considérées comme des dispositions pertinentes pour l'inspection des navires, mais seulement comme des éléments d'information pour les inspecteurs.

DIRECTIVES A OBSERVER LORS DE L'INSPECTION DES NAVIRES DE CHARGE D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE A 500 TONNEAUX ET DES NAVIRES DE CONSTRUCTION TRADITIONNELLE

Section 1

Navires de charge méditerranéens d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes

1.1 Les prescriptions qui suivent sont un guide d'application de la section 2.5 pour ce qui concerne les navires de charge méditerranéens d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes.

1.2 Pour autant qu'un instrument pertinent n'est pas applicable aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes, l'inspecteur prendra en compte les "Règles de sécurité pour les navires de charge méditerranéens".

Section 2

Navires de construction traditionnelle

2.1 Les prescriptions qui suivent sont un guide d'application de la section 2.5 pour ce qui concerne les navires de construction traditionnelle.

2.2 Pour autant qu'un instrument pertinent n'est pas applicable aux navires de construction traditionnelle, la tâche de l'inspecteur consiste à apprécier si le navire présente un niveau acceptable au regard de la sécurité, de

la santé ou de l'environnement. Dans le cadre de cette appréciation, l'inspecteur prend dûment en considération les facteurs tels que la longueur et la nature du voyage ou du service projetés, la taille et le type du navire, l'équipement prévu et la nature de la cargaison.

2.3 Dans l'exercice des fonctions prévues au paragraphe 2.2, l'inspecteur devrait être guidé par tout certificat ou autre document émis par l'Etat du pavillon. A la lumière de tels certificats et documents et de l'impression générale que lui aura donnée le navire, l'inspecteur exerce son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection plus détaillée en tenant compte des facteurs mentionnés au paragraphe 2.2. Pour l'exécution d'une inspection plus détaillée, l'inspecteur prête attention, dans la mesure où il le juge nécessaire, aux articles énumérés au paragraphe 2.4. La liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration de ce que sont des articles pertinents.

2.4 Articles ayant une importance d'ordre général

2.4.1 Points relatifs aux conditions d'assignation du franc-bord :

- étanchéité des ponts exposés aux embruns et s'il y a lieu à l'eau;
- panneaux et moyens de fermeture;
- étanchéité des ouvertures dans les superstructures;
- sabords de décharge;
- ouvertures de bordé;
- ventilateurs et dégagements d'air;
- dossier de stabilité.

2.4.2 Autres points concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer :

- matériel de sauvetage;
- équipement de lutte contre l'incendie;
- état général de la structure (c'est-à-dire la coque, le pont, les panneaux d'écouilles, etc...);
- moteur principal et installations électriques;
- équipement de navigation, y compris les installations radioélectriques.

2.4.3 Points relatifs à la prévention de la pollution par les navires :

- dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures, par exemple systèmes de séparation d'eau et d'hydrocarbures ou autres dispositifs équivalents (citerne (s) pour retenir les hydrocarbures, mélanges d'hydrocarbures, résidus d'hydrocarbures);

— présence d'hydrocarbures dans les bouchains de la chambre des machines.

2.5 Dans le cas où l'inspecteur considère que les déficiences sont dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, il prend, eu égard aux facteurs mentionnés au paragraphe 2.2, des mesures qui peuvent, si nécessaire, comprendre l'immobilisation du navire, et permettent de s'assurer que la déficience est rectifiée ou que le navire, s'il est autorisé à gagner un autre port, ne présente pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

ANNEXE 3

FAITS CONSIDERES COMME DE "BONNES RAISONS"

Les autorités considèrent notamment comme de "bonnes raisons" :

1. un rapport ou une notification émis par une autre autorité;
2. un rapport ou une plainte provenant du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans l'exploitation du navire en toute sécurité, dans les conditions de vie et de travail à bord et dans la prévention de la pollution, à moins que l'autorité concernée estime que le rapport ou la plainte est manifestement infondé. L'identité de la personne qui est à l'origine du rapport ou de la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ou au propriétaire du navire concerné;
3. d'autres indications susceptibles de justifier une inspection plus détaillée ou plus étendue, compte tenu notamment des dispositions de l'annexe 1.

Aux fins du contrôle du respect des prescriptions d'exploitation de bord, les "bonnes raisons" spécifiques sont les suivantes :

1. constatation de défaillances opérationnelles lors de l'application des procédures de contrôle par l'Etat du port, conformément aux dispositions de la Convention SOLAS de 1974, de MARPOL 73/78 et de la Convention STCW de 1978;
2. signes indiquant que les opérations relatives à la cargaison et d'autres opérations ne sont pas menées dans des conditions de sécurité ou conformément aux directives de l'OMI;
3. implication du navire dans des événements dus au fait qu'il n'a pas respecté les prescriptions d'exploitation;
4. constatation, au vu d'un exercice d'incendie et d'abandon du navire, que l'équipage n'est pas familiarisé avec des procédures essentielles;
5. absence d'un rôle d'appel qui soit à jour;

6. indications que les membres de l'équipage concernés ne sont pas en mesure de communiquer de manière adéquate entre eux, ou avec d'autres personnes se trouvant à bord, ou que le navire n'est pas en mesure de communiquer avec les autorités basées à terre, que ce soit dans une langue commune ou dans la langue de ces autorités.

ANNEXE 4

**CRITERES DE QUALIFICATION
POUR LES OFFICIERS CHARGES
DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT**

1. En application des dispositions de la section 3.5 du Mémorandum, l'officier chargé du contrôle par l'Etat du port doit avoir les qualifications requises et être autorisé par l'autorité à procéder à des inspections dans le cadre du contrôle par l'Etat du port;

2. Un officier chargé du contrôle par l'Etat du port convenablement qualifié doit avoir accompli au minimum une année de service en tant qu'inspecteur pour l'Etat du pavillon, chargé d'effectuer des inspections et de vérifier les qualifications conformément aux instruments pertinents, et :

1- être en possession d'un brevet de capacité de capitaine, autorisant son titulaire à prendre le commandement d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonnes (voir la règle II/2 de la Convention STCW),

2- ou être en possession d'un brevet de capacité de chef mécanicien, autorisant son titulaire à assumer cette fonction à bord d'un navire dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kw (voir la règle III/2 de la Convention STCW), ou

3- avoir été reçu à un examen en tant qu'architecte naval, ingénieur mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime et accompli, en cette qualité, un service d'une durée non inférieure à cinq ans,

4- avoir une qualification équivalente déterminée par l'administration.

Les officiers chargés du contrôle par l'Etat du port mentionnés aux points 1 et 2 ci-dessus doivent avoir accompli un service d'une durée non inférieure à cinq ans en mer en tant qu'officier affecté au service "pont" ou au service "machine".

3. Selon le cas, un officier chargé du contrôle par l'Etat du port est estimé avoir les qualifications requises si celui-ci :

1- possède un diplôme universitaire pertinent ou a suivi une formation équivalente;

2- a suivi une formation et obtenu une qualification dans une école d'inspecteurs pour la sécurité des navires; et

3- a accompli un service d'une durée non inférieure à deux ans en tant qu'inspecteur pour l'Etat du pavillon, chargé d'effectuer des inspections et de vérifier les qualifications conformément aux instruments pertinents.

4- Un officier chargé du contrôle par l'Etat du port convenablement qualifié doit pouvoir communiquer verbalement et par écrit avec les gens de mer dans la langue la plus fréquemment utilisée en mer.

5- Un officier chargé du contrôle par l'Etat convenablement qualifié doit avoir une connaissance appropriée des dispositions des instruments pertinents et des procédures pertinentes en ce qui concerne le contrôle par l'Etat du port.

6- Les officiers du contrôle par l'Etat du port qui ne satisfont pas aux critères énoncés ci-dessus sont également acceptés s'ils se trouvaient au service des autorités pour le contrôle par l'Etat du port avant le 1er juillet 1996.

ANNEXE 5

**PRESCRIPTIONS RELATIVES
A LA CARTE D'IDENTITE DES INSPECTEURS
CHARGES DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT**

La carte d'identité comprend au minimum les renseignements suivants :

a) nom de l'autorité délivrant la carte d'identité ;

b) nom et prénoms du titulaire de la carte d'identité ;

c) photographie récente du titulaire de la carte d'identité ;

d) signature du titulaire de la carte d'identité ;

e) déclaration en vertu de laquelle le titulaire de la carte d'identité est autorisé à effectuer des inspections conformément à la législation nationale.

Si la langue principale utilisée sur la carte d'identité n'est pas la langue anglaise, celle-ci doit inclure une traduction en langue anglaise.

La présentation de la carte d'identité est laissée à la discrétion des autorités compétentes.

ANNEXE 6

FORMULAIRE A

RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION MEDITERRANEEENNE

(Autorité établissant le rapport *	Copie à adresser	au capitaine
(Adresse)		au bureau de la direction
(Téléphone)		à l'officier chargé du contrôle par l'Etat du port
(Télécopie)	Si le navire est immobilisé	copie à adresser :
		à l'Etat du pavillon
		à une organisation reconnue, le cas échéant

- | | |
|--|--|
| 1. Autorité établissant le rapport, de | 2. Nom du navire |
| 3. Pavillon du navire | 4. Type de navire |
| 6. Numéro OMI | 7. Jauge brute (tonneaux) |
| 9. Année de construction | 10. Date d'inspection |
| 12. Société de classification | 13. Date de fin d'immobilisation** |
| 14. Signes particuliers du propriétaire/de l'exploitant (supprimer la mention inutile)** | 11. Lieu d'inspection |

15. Nom et signature du capitaine certifiant que les informations figurant au point 14 sont correctes :

Nom Signature

16. Certificat(s) pertinent(s)**

a) Titre	b) Autorité délivrant le rapport	c) Dates de délivrance et d'expiration du rapport
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

d) Informations sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle**

a) Date	b) Autorité effectuant l'inspection	c) Lieu
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

17 Inspection étendue	0 non	0 oui
18 Défectuosités	0 non	0 oui (voir Formulaire B ci-joint
19 Navire immobilisé	0 non	0 oui ***)
20 Défectuosités des articles pouvant être inspectés par une société de classification	0 non	0 oui
21 Documentation à l'appui	0 non	0 oui (voir annexe)

Bureau du district Nom
(Officier dûment habilité pour le contrôle par l'Etat du port de l'autorité établissant le rapport)

Téléphone :
Télécopie : Signature

Ce rapport doit être conservé à bord durant une période de deux (2) ans et être disponible pour consultation par les fonctionnaires du contrôle des navires par l'Etat du port à tous moments

* Ce rapport d'inspection est délivré seulement pour informer le capitaine et les autres Etats du port qu'une inspection a été effectuée par l'Etat du port mentionné dans le titre. Ce rapport d'inspection ne peut pas être interprété comme étant un certificat de navigabilité dépassant les certificats obligatoires du navire.

** A compléter en cas d'immobilisation

*** Capitaines, propriétaires et/ou exploitants sont informés que les renseignements détaillés sur l'immobilisation peuvent être publiés

**RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES
PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION MEDITERRANEEENNE**

à une organisation reconnue, le cas échéant

22. Code	Nature de la défectuosité 1)	Références de la Convention 2)	23. Mesures prises 3)
----------	------------------------------	--------------------------------	-----------------------

[illegible]

Signature

- 1) Cette inspection ne tenait pas lieu de visite complète et les déficiences énoncées ne sont peut être pas exhaustives. En cas d'immobilisation, il est recommandé de procéder à une visite complète et de rectifier toutes les déficiences avant de faire une demande de réinspection.
- 2) A remplir en cas d'immobilisation.
- 3) Les codes des mesures prises correspondent notamment aux navires immobilisés/libérés, à l'Etat du port informé, à la société de classification informée, au prochain port informé (pour les codes, voir au verso de la copie).

ANNEXE 6

(VERSO DU FORMULAIRE B)**Codes des mesures prises.**

- 00 Pas de mesures prises
- 10 Défectuosité rectifiée
- 12 Toutes défectuosités rectifiées
- 15 Défectuosité à rectifier au prochain port
- 16 défectuosité à rectifier sous 14 jours
- 17 Instruction donnée au capitaine de rectifier la défectuosité avant le départ
- 20 Navire retardé pour rectifier les défectuosités
- 25 Navire autorisé à appareiller après un retard
- 30 Navire immobilisé
- 35 Navire libéré (+ préciser la date)
- 40 Prochain port informé
- 45 Prochain port informé que le navire doit être à nouveau immobilisé
- 50 Etat du pavillon/Consul informé
- 55 Etat du pavillon consulté
- 60 Etat de la région informé
- 70 Société de classification informée
- 80 Remplacement provisoire d'équipement
- 85 Enquête sur une infraction aux nécessaires prescriptions relatives au rejet (MARPOL)
- 99 Autres (préciser dans un texte clair).

ANNEXE 7

**ECHANGE DE MESSAGES PAR LES ETATS
DE LA REGION EN APPLICATION
DE LA SECTION 3.8 DU MEMORANDUM**

1. Lorsque les défectuosités ne sont pas entièrement rectifiées ou que le navire a seulement fait l'objet d'une réparation provisoire, un message est envoyé à l'autorité compétente de l'Etat de la région où se trouve le prochain port d'escale du navire.

2. Il est procédé à l'échange de messages, mentionné au paragraphe 1 ci-dessus au moyen des installations de communication du centre d'information, tel que décrit en annexe 8 et/ou par télécopie en utilisant le formulaire qui figure dans l'appendice à la présente annexe.

3. Chaque message mentionné au paragraphe 1 ci-dessus comporte les informations suivantes :

- Date :
- De (pays):
- Port :
- A (pays) :
- Port :
- Rapport indiquant les défectuosités à rectifier :
- Nom du navire :
- Numéro d'identification OMI (si disponible) :
- Type de navire :
- Pavillon du navire:
- Indicatif d'appel :
- Jauge brute :
- Année de construction :
- Autorité qui a délivré le(s) certificat(s) pertinent(s) :
- Date de départ :
- Lieu et temps estimé d'arrivée :
- Nature des défectuosités :
- Mesures prises :
- Mesures suggérées au prochain port d'escale :
- Nom et numéro de télécopie de l'expéditeur :

**RAPPORT SUR LES DEFECTUOSITES
QUI N'ONT PAS ETE ENTIEREMENT
RECTIFIEES OU QUI N'ONT DONNE LIEU
QU'A UNE REPARATION PROVISOIRE**

En application du Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne.

ANNEXE 8

**SYSTEME D'INFORMATION
RELATIF AUX INSPECTIONS**

1. Pour aider les autorités dans le choix des navires battant pavillons étrangers qui doivent être inspectés dans leurs ports, il est nécessaire de mettre à la disposition de celles-ci une information à jour sur l'inspection de tout navire battant pavillon étranger effectuée dans les autres ports de la région au cours des six mois précédents.

2. A cette fin, les autorités s'engagent à fournir au centre d'information, de préférence par voie télématique, des renseignements sur les navires inspectés dans les ports de leurs pays à partir des informations énumérées à l'annexe 6 du Mémoire. L'inspection de renseignements dans le fichier des inspections devrait de préférence être réalisée par entrée télématique directe effectuée quotidiennement.

3. Aux fins d'un échange rapide de renseignements, le système d'information comprendra un moyen de communication permettant directement un échange télématique de messages entre chaque autorité, y compris les notifications visées à la section 3.8 du Mémoire et l'échange de renseignements sur les infractions liées à l'exploitation visées par la section 5 du Mémoire.

4. Les renseignements qui font l'objet des paragraphes 2 et 3 ci-dessus seront présentés sous une forme normalisée conformément aux procédures normalisées énoncées dans le guide des utilisateurs du système d'information établi par le centre d'information.

5. Le centre d'information assurera le traitement des renseignements mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus de manière à garantir que les données relatives aux inspections sont facilement accessibles, tant pour leur consultation que leur mise à jour, conformément aux procédures énoncées dans le guide des utilisateurs du système d'information établi par le centre d'information.

6. L'échange de renseignements par télécopie continuera à être une solution de remplacement, et sera effectué à l'aide du modèle normalisé qui figure à l'appendice de la présente annexe.

7. Les informations à caractère administratif telles que les statistiques seront fournies par le secrétariat suivant les directives du comité. Elles seront fondées sur les données communiquées par le centre d'information.

8. Le système d'information décrit dans les paragraphes précédents fonctionnera tant que le Mémoire sera en vigueur. Des études visant à contrôler et, si nécessaire, à améliorer la qualité du système seront menées de façon continue.

9. En cas de déficiences entraînant le retard ou l'immobilisation d'un navire, l'autorité de l'Etat du port enverra une copie du rapport, tel que mentionné à l'annexe 7 du Mémoire, à l'administration du pavillon concerné.

Appendice à l'annexe 8

MODELE DE TELEX OU DE TELECOPIE "NAVIRES CONTROLES"

Rapport d'inspection

- 1 Nom du pays délivrant le rapport
- 2 Nom du navire
- 3 Pavillon du navire
- 4 Type de navire
- 5 Indicatif d'appel
- 6 Numéro OMI
- 7 Jauge brute
- 8 Année de construction
- 9 Date d'inspection (format : jj-mm-aa)
- 10 Lieu d'inspection
- 11 Brevets pertinents¹
 - a) titre du certificat
 - b) autorité d'origine
 - c) dates de délivrance et d'expiration (format : jj-mm-aa/ii-mm-aa)
 - d) dernière visite intermédiaire (format : jj-mm-aa/autorité /lieu)
12. Déficiences (oui/non)
13. Navire retardé/immobilisé (oui/non)
14. Nature des déficiences² (format : déf ; déf ; déf)
15. Mesures prises³ (format : déf ; déf ; déf)

1 doit être répété pour chaque certificat pertinent.

2 inclure une référence aux Conventions applicables, si elle figure sur le document laissé à bord.

3 peut aussi être ajouté aux données sous la rubrique 14 (nature des déficiences) si la mesure prise est en relation directe avec la déficience correspondante. La déficience et la ou les mesure(s) prise(s) doivent être séparées par un trait oblique (/).

(format : 15 déf/mp/mp ; déf/mp/mp/mp/ ; 16. voir 15).

ANNEXE 9

**CRITERES QUALITATIFS D'ADHESION
AU MEMORANDUM CONFORMEMENT
AUX PRIORITES ETABLIES PAR LE
MEMORANDUM AU PLAN ADMINISTRATIF**

Critères qualitatifs

L'autorité maritime peut adhérer à ce Mémorandum en tant que membre à part entière, dans la mesure où tous les critères qualitatifs énoncés ci-après ont été satisfaits :

1. une telle autorité maritime souscrit explicitement aux engagements prévus par le Mémorandum, en vue de contribuer à l'effort commun visant à éliminer l'exploitation des navires inférieurs aux normes ;

2. une telle autorité maritime prend toutes les mesures nécessaires pour ratifier tous les instruments pertinents en vigueur avant que son adhésion entre dans les faits. Cette autorité ne procède pas à l'application d'instruments pertinents auxquels l'Etat n'est pas partie ;

3. une telle autorité maritime dispose d'une capacité suffisante, au plan logistique et à celui des moyens, pour veiller de manière appropriée à l'application des normes maritimes internationales eu égard à la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord en ce qui concerne les navires autorisés à battre le pavillon de son Etat, et dispose d'inspecteurs ayant les qualifications appropriées qui agissent sous la responsabilité de son administration, ceci devant être démontré à la satisfaction du comité mentionné à la section 6.1 du Mémorandum ;

4. une telle autorité maritime dispose d'une capacité suffisante, au plan logistique et à celui des moyens, pour se conformer pleinement à toutes les dispositions et activités spécifiées dans le Mémorandum en vue de renforcer son engagement, qui inclura l'emploi d'officiers chargés du contrôle par l'Etat du port ayant les qualifications appropriées, agissant sous la responsabilité de l'administration, ceci devant être démontré à la satisfaction du comité mentionné à la section 7.1 du Mémorandum ;

5. une telle autorité maritime établit, à la date effective de son adhésion, une liaison directe avec le système de renseignements mentionné à l'annexe 8 ;

6. une telle autorité maritime signe un accord financier pour contribuer au coût de l'application du Mémorandum et verse, à la date de son adhésion effective, sa contribution financière au budget tel qu'approuvé par le comité mentionné à la section 7.1 du Mémorandum ;

L'évaluation du respect des conditions sus-mentionnées sera uniquement valable pour chaque cas individuel et ne constituera pas un précédent pour tout cas futur, que ce soit pour les autorités présentes dans le cadre du Mémorandum ou pour tout nouveau signataire potentiel.

ANNEXE 10

**PROJET DE MODALITES DE FINANCEMENT
DU SECRETARIAT DU MEMORANDUM
D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES
PAR L'ETAT DU PORT**

Le secrétariat agissant sous l'autorité du comité et dans les limites des ressources qui lui sont affectées, devra :

— préparer les réunions, diffuser les documents et apporter l'assistance nécessaire pour permettre au comité d'assumer ses fonctions ;

— faciliter les échanges de renseignements, mettre en œuvre les procédures énoncées à l'annexe 8 du Mémorandum et établir les rapports qui pourront être nécessaires aux fins de l'application du Mémorandum ;

— effectuer toute autre tâche qui pourra être nécessaire pour assurer l'application efficace du mémorandum.

Sur la base des tâches sus-mentionnées, les services que le secrétariat pourrait assurer sont évoqués ci-après, uniquement à titre indicatif. Les décisions concernant les tâches du secrétariat devront être prises par le comité, comme cela est prévu à la section 7 du Mémorandum.

Le secrétariat :

— aiderait le comité à organiser les réunions du comité ;

— préparerait les documents pour les réunions du comité, comme instruit par le comité ou à la demande d'un Etat membre ;

— diffuserait les documents aux membres du comité, de l'OMI, de l'OIT ou de toute autre institution ou organe si le comité l'estimait nécessaire ;

— établirait les projets des comptes rendus des réunions du comité et tout autre document rédigé à la suite des réunions, pour approbation par le comité ;

— présenterait des renseignements sur l'évolution de la situation en matière de contrôle par l'Etat du port au sein des organes internationaux tels que l'OMI, l'OIT et la CE à la demande et au nom du comité ;

— fournirait des renseignements sur le Mémorandum d'entente à d'autres autorités, organes et organisations intéressés à la demande et au nom du comité ;

— traiterait au plan administratif les demandes des autorités souhaitant adhérer au Mémorandum, conformément à la procédure officielle d'adhésion, suivant les instructions du comité ;

- établirait chaque année avant le 30 septembre une proposition budgétaire pour les travaux du secrétariat ;
- présenterait chaque année avant le 31 mars les comptes de l'année précédente, comportant des propositions de paiement ou de paiement supplémentaire ;
- informerait le comité de tous les autres aspects financiers du Mémorandum d'entente sur la Méditerranée.

-----★-----

Décret présidentiel n° 2000-59 du 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000 portant ratification du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), signé à Montréal le 10 mai 1984.

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment son article 77-9° ;

Considérant le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), signé à Montréal le 10 mai 1984 ;

Décète :

Article 1er. — Est ratifié et sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire, le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), signé à Montréal le 10 mai 1984.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 13 mars 2000.

Abdelaziz BOUTEFLIKA.

**Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale
signé à Montréal le 10 mai 1984**

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 10 mai 1984, en sa vingt-cinquième session (extraordinaire),

Ayant pris acte que l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Ayant pris acte qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde ;

Ayant pris acte qu'il est nécessaire que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée ;

Ayant pris acte que, conformément aux considérations élémentaires d'humanité, la sécurité et la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs civils doivent être assurées ;

Ayant pris acte du fait que, dans la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, les Etats contractants :

- reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire,

- s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat, et

- conviennent de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention ;

Ayant pris acte de la détermination des Etats contractants de prendre des mesures appropriées visant à empêcher la violation de l'espace aérien des autres Etats et l'utilisation de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention et de renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale ;

Ayant pris acte du désir général des Etats contractants de réaffirmer le principe du non-recours à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol ;

1. Décide qu'il est souhaitable d'amender en conséquence la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944 ;

2. Approuve, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a) de la Convention mentionnée ci-dessus, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite Convention :

Insérer, après l'article 3, un nouvel article 3 bis :

"Article 3 bis

a) Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des Etats en vertu de la Charte des Nations Unies.

b) Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. A cet effet, les Etats contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque Etat contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. A cette fin, chaque Etat contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit Etat de se conformer à cet ordre. Chaque Etat contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

d) Chaque Etat contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit Etat à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article".

3. Fixe, conformément à la disposition dudit article 94, alinéa a), de ladite Convention, à cent deux le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, et

4. Décide que le secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

a) Le Protocole sera signé par le président et le secrétaire général de l'Assemblée.

b) Le Protocole sera ouvert à la ratification de tout Etat qui aura ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y aura adhéré.

c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d) Le Protocole entrera en vigueur à l'égard des Etats qui l'auront ratifié le jour du dépôt du cent deuxième instrument de ratification.

e) Le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.

f) Le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats qui sont parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.

g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En conséquence, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée.

Le présent Protocole a été établi par le secrétaire général de l'Organisation.

En foi de quoi, le président et le secrétaire général de la vingt-cinquième session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Montréal, le 10 mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-quatre, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

Assad KOTAITE

Yves LAMBERT

Président de la 25ème session
(extraordinaire) de l'Assemblée

Secrétaire général