



COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
33ème session
Point 19 de l'ordre du jour

FAL 33/19
17 juillet 2006
Original: ANGLAIS

**RAPPORT DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
SUR LES TRAVAUX DE SA TRENTE-TROISIÈME SESSION**

Table des matières

Section	Page
1 GÉNÉRALITÉS - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	6
3 EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	7
4 EXAMEN ET ADOPTION DE PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION	14
5 MOYENS ÉLECTRONIQUES POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LES NAVIRES	14
6 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	21
7 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS EN MER OU DANS LES PORTS : QUESTIONS DE FACILITATION	22
8 MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME : QUESTIONS DE FACILITATION	28
9 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	32
10 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES NAVIRES	35

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

Section	Page
11 QUESTIONS DE FACILITATION LIÉES AUX AUTRES FORMULAIRES ET CERTIFICATS DE L'OMI	36
12 INTERFACE NAVIRE/PORT	39
13 SOUS-PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE POUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS	43
14 INSTITUTIONNALISATION DU COMITÉ FAL	44
15 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	46
16 PROGRAMME DE TRAVAIL	46
17 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2007	50
18 DIVERS	50
19 RAPPORT AU CONSEIL	52

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 PROJET D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL
- ANNEXE 2 PROJET DE RÉOLUTION FAL - RÉVISION DES DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX (RÉSOLUTION A.872(20))
- ANNEXE 3 MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE MSC/FAL SUR LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION DU MOUVEMENT DES ENGINES DE TRANSPORT FERMÉS ET DES CONTENEURS
- ANNEXE 4 RAPPORT SUR LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LE CADRE DU TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7 DU CODE IMDG
- ANNEXE 5 PROJET DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
- ANNEXE 6 QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-QUATRIÈME SESSION DU COMITÉ

1 GÉNÉRALITÉS - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa trente-troisième session du 3 au 7 juillet 2006 sous la présidence de M. C. Abela (Malte). Était également présent le Vice-président du Comité, M. A.E. Hill (Libéria).

1.2 Ont assisté à la session des délégations des Gouvernements Membres ci-après :

AFRIQUE DU SUD	LETTONIE
ALGÉRIE	LIBÉRIA
ALLEMAGNE	LITUANIE
ARABIE SAOUDITE	MALAISIE
ARGENTINE	MALTE
AUSTRALIE	MAROC
BAHAMAS	MEXIQUE
BELGIQUE	NIGÉRIA
BELIZE	NORVÈGE
BRÉSIL	PANAMA
CANADA	PAKISTAN
CHILI	PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE
CHINE	PAYS-BAS
CHYPRE	PÉROU
COLOMBIE	PHILIPPINES
CUBA	POLOGNE
DANEMARK	PORTUGAL
ÉGYPTE	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
ÉQUATEUR	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
ESPAGNE	RÉPUBLIQUE POPULAIRE
ESTONIE	DÉMOCRATIQUE DE CORÉE
ÉTATS-UNIS	ROUMANIE
FÉDÉRATION DE RUSSIE	ROYAUME-UNI
FINLANDE	SINGAPOUR
FRANCE	SUÈDE
GHANA	THAÏLANDE
GRÈCE	TURQUIE
ÎLES MARSHALL	TUVALU
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')	URUGUAY
ISRAËL	VANUATU
ITALIE	VENEZUELA
JAPON	VIET NAM
KENYA	

et des Membres associés de l'OMI ci-après :

HONG-KONG, CHINE
ÎLES FÉROÉ

1.3 Ont également assisté à la session des observateurs des organisations intergouvernementales ci-après :

ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES (OMD)
LIGUE DES ÉTATS ARABES
COMMISSION EUROPÉENNE (CE)

et des observateurs des organisations non gouvernementales ci-après dotées du statut consultatif :

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)
CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES (CISL)
BIMCO
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION (IACS)
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES (IMPA)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE CAPITAINES DE NAVIRES (IFSMA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PÉTROLIERS INDÉPENDANTS (INTERTANKO)
CONSEIL INTERNATIONAL DES LIGNES DE CROISIÈRE (CILC)
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)

Allocution d'ouverture

1.4 Souhaitant la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire général, le Directeur de la Division de la sécurité maritime, M. K. Sekimizu, a attiré l'attention du Comité sur le thème de la Journée mondiale de la mer de l'année en cours, à savoir "Coopération technique : réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005", qui avait donné l'occasion à l'OMI de contribuer, de son point de vue, à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Dans ce contexte, les besoins de l'Afrique dans le domaine maritime seraient particulièrement pris en compte, conformément à la priorité que l'OMI accordait à ce continent depuis le milieu des années 90, par le biais de ses activités d'assistance technique et des ressources allouées à ce titre. Actuellement, les activités menées en Afrique au titre du PICT représentaient 22 % du montant total des crédits alloués pour l'exercice biennal au titre du Fonds de la coopération technique; trois des quatre bureaux de présence régionale de l'OMI se trouvaient en Afrique et pour témoigner de cet engagement continu envers l'Afrique, le Secrétaire général a décidé de virer un montant supplémentaire de US\$800 000 provenant des réserves du Fonds TC non attribuées à des programmes, pour appuyer les activités de renforcement des capacités dans le domaine maritime en Afrique.

Le Directeur a ensuite évoqué les amendements à la Convention FAL et noté qu'à ce jour, aucun Gouvernement contractant n'avait notifié au Secrétaire général qu'il ne les acceptait pas. Si cette tendance se poursuivait, il était prévu que les amendements entrent en vigueur le 1er novembre 2006. Il a ensuite félicité tous les États Membres d'avoir élaboré des amendements acceptables, opportuns et appropriés à la Convention FAL, qui faciliteraient encore davantage le trafic maritime international.

S'agissant de l'importance que revêtait l'entrée en vigueur rapide des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI en vue de l'institutionnalisation du Comité et de la capacité de ce comité à continuer de contribuer à des transports maritimes efficaces, le Directeur a noté qu'il ne manquait plus que 10 acceptations sur les 111 requises pour que les conditions d'entrée en vigueur soient remplies. Au nom du Secrétaire général, il a par conséquent encouragé les États Membres qui n'avaient pas encore accepté les amendements à envisager de le faire dès que possible.

Le Directeur a ensuite fait part de sa préoccupation au sujet d'un cas d'embarquement clandestin et les conséquences qu'il avait eues, l'équipage n'ayant apparemment pas suivi les procédures normales de notification aux autorités. Il a souligné qu'il fallait faire preuve d'une extrême prudence et de vigilance dans ces cas et a pensé que le Comité, après l'examen des rapports sur les cas d'embarquement clandestin soumis par des États Membres et des organisations internationales, souhaiterait peut-être envisager de nouvelles mesures.

S'agissant des dangers que courent chaque année en mer des milliers de réfugiés, de migrants sans papiers, de demandeurs d'asile et de passagers clandestins, il a mentionné à la Journée mondiale des réfugiés, qui avait été célébrée le 20 juin 2006. À cet égard, l'attention du Comité a été attirée sur les amendements aux Conventions SOLAS et SAR, qui étaient entrés en vigueur le 1er juillet 2006 et faciliteraient considérablement le sauvetage des personnes en détresse en mer et leur acheminement vers un lieu sûr.

Se référant à la demande formulée par l'Assemblée dans la résolution A.984(24), à savoir que le Secrétaire général étudie la possibilité de créer au sein du Secrétariat un mécanisme *ad hoc* pour coordonner les efforts visant à résoudre promptement les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7, le Directeur a informé le Comité que le Secrétariat pourrait établir un point de contact par l'intermédiaire duquel les secteurs de l'industrie signaleraient les difficultés liées à l'expédition de ces matières, notamment les refus et retards, et soumettraient des propositions pour les résoudre. Il a indiqué que l'OMI aurait un rôle de facilitateur et que les efforts déployés collectivement par les organes compétents de l'OMI et de l'AIEA contribueraient de manière significative à résoudre les questions connexes en suspens.

S'agissant de la question de la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, le Directeur s'est déclaré convaincu que les directives révisées et finalisées auxquelles aboutiraient les travaux de la présente session contribueraient de manière significative à la répression et à l'élimination finale du terrorisme international, de la criminalité organisée, des drogues illicites, du blanchiment d'argent et du trafic illicite d'armes.

Rappelant qu'à sa dernière session, le Comité avait examiné "le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial de l'OMD", le Directeur a souligné qu'il conviendrait de poursuivre l'examen, à la présente session, des aspects du Cadre de normes liés à la sûreté et à la facilitation, ainsi que des aspects de la sûreté de la chaîne logistique concernant les transports maritimes, comme l'avait demandé le MSC 81.

Le Directeur a ensuite abordé d'autres questions d'ordre plus général. La première concernait la sûreté pendant les réunions de l'OMI. Tout laxisme en matière de sûreté n'était pas acceptable et l'on ne pouvait transiger sur cette question essentielle. Tous les représentants devraient donc respecter les règles de sûreté en vigueur, telles qu'énoncées dans les renseignements actualisés sur la sûreté figurant dans la lettre circulaire No 2692, publiée le 20 janvier 2006.

Il a ensuite mentionné le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI et a mis en évidence trois points sur lesquels le Secrétaire général souhaiterait recevoir des réponses positives des États Membres - qu'ils se prêtent volontairement aux audits, ainsi qu'il est demandé dans la résolution A.974(24); qu'ils désignent des auditeurs pour permettre la sélection des équipes d'audit chargées d'effectuer l'audit des États Membres qui se porteront volontaires; qu'ils désignent des auditeurs qualifiés pour participer aux cours de formation régionaux que l'Organisation prévoyait d'organiser pour assurer une formation uniforme aux fins de la mise en œuvre effective du Programme. À cet égard, le Secrétaire général comptait recevoir de nombreuses autres offres ainsi que des renseignements sur de nombreux autres auditeurs parmi lesquels sélectionner les équipes d'audit.

S'agissant de la rénovation prévue du bâtiment du Siège, le Secrétaire général a rappelé aux représentants que le bâtiment serait fermé pendant douze mois environ entre les étés 2006 et 2007; pendant cette période, le Secrétariat serait transféré dans des bureaux mis à disposition par le Gouvernement hôte et les réunions du Conseil, des Comités et des sous-comités se tiendraient ailleurs à Londres et à l'étranger. À cet égard, le Secrétaire général avait exprimé l'espoir que les représentants accepteraient de bon cœur et avec bonne humeur tout inconfort ou dérangement qui pourrait être occasionné par cette rénovation. Le Directeur a en outre indiqué que le FAL 34 se tiendrait à Londres, à l'Organisation internationale du café, du 26 au 30 mars 2007.

Observations du Président

1.5 Le Président a remercié le Directeur de la Division de la sécurité maritime et a déclaré que les paroles d'encouragement ainsi que les avis et requêtes du Secrétaire général seraient dûment pris en considération au cours des délibérations du Comité et de ses groupes de travail.

Adoption de l'ordre du jour

1.6 Le Comité a adopté l'ordre du jour (FAL 33/1) et les calendriers provisoires suggérés pour la conduite des travaux de la session (FAL 33/1/1/Add.1, annexe, telle que modifiée). L'ordre du jour, tel qu'adopté, accompagné de la liste des documents examinés au titre de chacun des points figure dans le document FAL 33/INF.3.

Pouvoirs

1.7 Le Comité a été informé que les pouvoirs des délégations présentes à la session étaient en bonne et due forme.

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Résultats des travaux de la cinquante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin

2.1 Le Comité a noté (FAL 33/2, paragraphes 2 et 3) les décisions prises par le Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante-troisième session concernant les publications devant se trouver à bord des navires et la convocation du Groupe de travail SPI.

Résultats des travaux de la dixième session du Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (Sous-comité DSC)

2.2 Le Comité a noté (FAL 33/2, paragraphe 4) les décisions issues du DSC 10 sur les questions se rapportant aux mesures pour renforcer la sûreté maritime.

Résultats des travaux de la vingt-troisième session extraordinaire du Conseil

2.3 Le Comité a noté (FAL 33/2, paragraphes 6 à 19) les décisions issues de la vingt-troisième session extraordinaire du Conseil sur les questions intéressant ses travaux.

Résultats des travaux de la vingt-quatrième session de l'Assemblée

2.4 Le Comité a noté (FAL 33/2, paragraphes 20 à 40) les décisions issues de la vingt-quatrième session de l'Assemblée concernant l'examen du rapport du Comité FAL sur les travaux de sa trente-deuxième session; en particulier les décisions concernant la révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Une liste des résolutions adoptées par l'Assemblée à sa vingt-quatrième session figure à l'annexe du document FAL 33/2.

Résultats des travaux de la trente-septième session du Sous-comité des normes de formation et de veille (STW)

2.5 Le Comité a noté (FAL 33/2, paragraphes 41 et 42) les décisions issues du STW 37 concernant le cours type à l'intention des officiers chargés de la gestion des eaux de ballast au port.

Résultats des travaux de la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin

2.6 Le Comité a noté (FAL 33/2/1, paragraphe 2) les décisions issues de la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin sur les questions concernant le point 11 de l'ordre du jour (Questions de facilitation liées aux autres formulaires et certificats de l'OMI).

Résultats des travaux de la quatre-vingt-onzième session du Comité juridique

2.7 Le Comité a noté (FAL 33/2/1, paragraphe 3) les décisions issues de la quatre-vingt-onzième session du Comité juridique concernant le projet de convention sur l'enlèvement des épaves, le traitement équitable des gens de mer et les lieux de refuge.

Résultats des travaux de la quatre-vingt-unième session du Comité de la sécurité maritime

2.8 Le Comité a noté (FAL 33/2/1, paragraphes 4 à 33) les décisions issues de la quatre-vingt-unième session du Comité de la sécurité maritime concernant l'accès en ligne aux documents de l'OMI que les navires sont tenus d'avoir à bord, les publications devant se trouver à bord des navires, le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS), les migrants illégaux, la piraterie et les vols à main armée, la prévention et l'élimination du trafic illicite de drogues, et les difficultés rencontrées dans le cadre du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG.

3 EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

État de la Convention

3.1 Le Comité a noté (FAL 33/3) que, depuis sa dernière session, l'Albanie, le Honduras et le Viet Nam avaient adhéré à la Convention et que le Japon avait notifié qu'il l'acceptait.

3.2 Ayant été informé que depuis la diffusion du document FAL 33/3, l'Azerbaïdjan avait accepté la Convention FAL le 12 juin 2006, le Comité a noté également qu'au 30 juin 2006, le nombre de Gouvernements contractants à la Convention était passé à 107, soit cinq de plus depuis le FAL 32.

3.3 Le Comité a exprimé sa gratitude aux États qui avaient accepté la Convention et il a prié instamment les Membres qui ne l'avaient pas encore acceptée, d'envisager de le faire dès que possible afin d'appuyer les efforts que l'Organisation déploie en vue de faciliter le trafic maritime international dans un environnement sûr.

Renseignements soumis au sujet de l'application des diverses dispositions de l'Annexe de la Convention

3.4 Le Comité a rappelé que le FAL 30 avait décidé de passer en revue les Normes et les Pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe de la Convention FAL au sujet desquelles des différences avaient été notifiées par les Gouvernements contractants, en vue de déterminer si elles contenaient des prescriptions qui étaient devenues obsolètes ou qui pourraient être modifiées pour être rendues plus largement acceptables et en vue d'établir un mécanisme permettant d'encourager les Parties à passer en revue les différences qu'elles ont notifiées et les autres mesures qu'elles ont prises pour aligner leurs prescriptions et procédures nationales sur celles de la Convention.

3.5 Le Comité a également rappelé qu'ayant noté qu'il serait souhaitable de réduire le nombre de différences et ayant reconnu que pour ce faire, il était nécessaire en premier lieu d'obtenir des renseignements à jour des Gouvernements contractants au sujet de ces différences par rapport aux Normes et de l'application des Pratiques recommandées de l'Annexe de la Convention, le FAL 30 avait décidé de leur envoyer un questionnaire à ce sujet (FAL.3/Circ.184 - Examen des Normes et Pratiques recommandées de l'Annexe de la Convention FAL).

3.6 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 30 avait décidé de diffuser ce questionnaire (FAL.3/Circ.184) aux Gouvernements Membres qui n'étaient pas des Gouvernements contractants à la Convention de façon à pouvoir identifier les obstacles qui les empêchaient de ratifier la Convention et à les encourager à préparer la législation nationale nécessaire et, le cas échéant, à demander à l'Organisation l'assistance dont ils ont besoin pour pouvoir mettre en œuvre efficacement les dispositions de la Convention.

3.7 Le Comité a noté qu'à la date du FAL 32, des réponses au questionnaire avaient été reçues de 19 États Membres (Argentine, Bahamas, Belgique, Brésil, Cuba, Danemark, États-Unis, Grèce, Italie, Japon, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni, Singapour, Suède et Thaïlande) et d'un Membre associé (Honk-kong, Chine). De plus, le FAL 32 avait pris note de l'analyse de la mise en œuvre de la Convention FAL en Colombie.

3.8 Le Comité a rappelé qu'après avoir brièvement analysé les réponses au questionnaire, le FAL 32 avait identifié un certain nombre de différences dans les Normes et Pratiques recommandées et avait noté qu'il lui avait été impossible de faire une analyse détaillée sur la base de vingt réponses d'États Membres et d'une réponse d'un Membre associé. Il avait donc chargé le Secrétariat de se charger de cette analyse détaillée et avait prié instamment les États Membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire (FAL.3/Circ.184), de le faire le plus tôt possible.

3.9 Le Comité a été informé que depuis le FAL 32, le Secrétariat n'avait reçu aucune autre réponse au questionnaire et il a noté que ce dernier poursuivait son analyse détaillée des réponses au questionnaire reçues jusqu'ici.

3.10 Le Comité a prié instamment les États Membres qui n'avaient encore répondu au questionnaire (FAL.3/Circ.184) de le faire le plus tôt possible et il a invité le Secrétariat à poursuivre son analyse détaillée des réponses, en vue de la soumettre à l'examen du Comité.

Examen des Normes et Pratiques recommandées et des formulaires FAL de l'Annexe de la Convention au sujet desquels des différences ont été notifiées par les Gouvernements contractants

3.11 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait décidé qu'il examinerait à la présente session la proposition présentée par la France (FAL 32/7/2).

3.12 Après avoir examiné les propositions présentées par la France (FAL 32/7/2) au sujet d'un projet d'amendements à la Convention FAL concernant essentiellement l'arrivée et le départ des personnes, par l'Espagne (FAL 33/3/2) au sujet d'un projet d'amendements à la Convention FAL visant à améliorer le respect de la réglementation sur les mouvements transfrontières de personnes, et par les Pays-Bas (FAL 33/3/3) au sujet d'un projet d'amendements à la Convention FAL relatifs à l'arrivée et au départ des personnes, le Comité est convenu de ce qui suit :

- .1 s'agissant de la Norme 2.6.1, section 2 (liste de l'équipage), un amendement concernant la nature et le numéro du visa, s'il en était délivré un, ne devrait être apporté que si cette question n'était pas visée par d'autres prescriptions de la Convention;
- .2 s'agissant de la Norme 3.10, section 3 (pièce d'identité des gens de mer), il n'était pas nécessaire de faire expressément référence aux Conventions 180 et 185 de l'OIT car des dispositions générales visant les aspects de ces conventions devraient suffire;
- .3 s'agissant de la Norme 3.15, section 3 (responsabilité du transporteur qui ne vérifie pas que les passagers sont munis des documents corrects), les dispositions ne devraient pas aller jusqu'à l'obligation d'imposer des sanctions et ces sanctions, chaque fois qu'elles sont appliquées, devaient être raisonnables et proportionnées au degré des responsabilités partagées par les propriétaires de navires,

et il a décidé de renvoyer les propositions au Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention FAL pour que ce dernier les examine en détail.

Harmonisation avec d'autres instruments internationaux

3.13 Le Comité a noté qu'aucun document particulier n'avait été soumis au titre de ce point; toutefois, des questions se rapportant à l'harmonisation avec d'autres instruments internationaux avaient été examinées dans le cadre du point 5 de l'ordre du jour (Moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires) et du point 8 (Mesures pour renforcer la sûreté maritime : questions de facilitation), en particulier dans le contexte de la Convention de Kyoto révisée, des instruments de la CEE-ONU, du CEFAC-ONU, de l'OIT et de l'OMC ayant trait à l'échange de données informatisées et au Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.

Élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention

3.14 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait décidé de convoquer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL, dont les travaux seraient coordonnés par les Pays-Bas et qui poursuivrait les travaux pendant la période intersessions et ferait rapport au FAL 33.

3.15 Le Comité a également rappelé que ce groupe de travail par correspondance avait reçu le mandat suivant, qui figurait à l'annexe 5 du document FAL 31/20 :

- .1 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL;
- .2 lors de l'élaboration du manuel, tenir compte des principes directeurs qui sont énoncés ci-après. Le manuel devrait :
 - .1 promouvoir et améliorer l'application de la Convention FAL;
 - .2 inclure des explications des Normes et Pratiques recommandées de la Convention FAL en vue de faciliter leur application éventuelle en fournissant des conseils techniques et en soulignant les meilleures pratiques;
 - .3 permettre une meilleure compréhension des principes essentiels de la Convention FAL et promouvoir ainsi son application;
 - .4 aider les Gouvernements contractants à élaborer une législation nationale et des instruments réglementaires; et
 - .5 ne pas lier les Gouvernements contractants et ne leur imposer aucune obligation juridique;
- .3 lors de l'élaboration du manuel, tenir compte des dispositions pertinentes de l'annexe 9 (Facilitation) concernant la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), la Convention révisée de Kyoto sur les procédures douanières et les recommandations pertinentes de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU.

3.16 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 33/3/1), le Comité a reconnu que le Groupe avait fait des progrès notables dans l'élaboration d'explications pour les sections 1, 5, 6 et 7 de la Convention et il a noté qu'en ce qui concernait les sections 2 et 4, bien que des progrès aient été faits, aucun texte n'était annexé au rapport, le Groupe de travail par correspondance ayant différé la rédaction d'un texte explicatif pour la section 3 car un certain nombre d'États Membres avaient annoncé au cours du FAL 32 qu'ils prépareraient des propositions d'amendement à un certain nombre de dispositions de la section 3.

3.17 Après avoir examiné à titre préliminaire le rapport du Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé de le renvoyer au Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention FAL, pour que ce dernier l'examine en détail.

Création d'un groupe de travail

3.18 Le Comité a créé le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention FAL, sous la présidence de M. Eildert Broekema (Pays-Bas), et l'a chargé de mener à bien les tâches suivantes, en tenant compte des décisions et observations formulées en séance plénière :

- .1 établir un texte récapitulatif des projets d'amendements à la Convention FAL, à la lumière des propositions présentées dans les documents FAL 32/7/2, FAL 33/3/2 et FAL 33/3/3;

- .2 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL, en se fondant sur le document FAL 33/3/1 et en tenant compte du mandat figurant à l'annexe 5 du document FAL 31/20;
- .3 élaborer un projet de mandat du Groupe de travail par correspondance aux fins d'examen par le Comité; et
- .4 accorder la priorité aux tâches .1 et .3 et présenter la première partie de son rapport au Comité le jeudi 6 juillet 2006; poursuivre ses travaux jusqu'au vendredi 7 juillet 2006 et soumettre la deuxième partie de son rapport au FAL 34.

Rapport du Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention FAL

3.19 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.3), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Amendements à la Norme 2.6.1 et à la Pratique recommandée 2.7.3 de l'Annexe de la Convention FAL

3.20 Lors de l'examen des propositions d'amendements à la Norme 2.6.1 (Liste de l'équipage) et à la Pratique recommandée 2.7.3 (Liste des passagers) qui concernaient l'introduction de renseignements sur le visa dans les listes, le Comité a noté les différents points de vue exprimés par les Gouvernements contractants à la Convention et par les observateurs du secteur maritime.

3.21 Les Gouvernements contractants ont estimé que les développements récents sur la scène internationale avaient fait ressortir l'importance de la sûreté des mouvements transfrontaliers de personnes et qu'en conséquence, le monde maritime avait dû s'adapter à cette évolution. La nécessité bien réelle de parvenir à un équilibre entre la sûreté et la simplification des formalités, suite aux événements regrettables survenus dans le monde, avait conduit un certain nombre d'États à continuer d'exiger des visas dans certains cas. Ils sont convenus que l'inclusion de renseignements sur les visas dans les formulaires FAL pourrait contribuer à simplifier l'accomplissement des formalités concernant les membres d'équipage, les passagers et les navires et permettait de procéder à une analyse des risques avant l'arrivée du navire et de réduire la paperasserie, puisque les navires n'auraient pas à donner des renseignements sur les visas dans des documents séparés. Par ailleurs, cela évitait de retarder indûment les navires, ce qui pourrait sinon être le cas s'il fallait traiter les données qui ne figuraient pas directement sur les formulaires FAL pertinents. Compte tenu de ce qui précède, les participants ont été d'avis que la révision de la Convention FAL était une bonne occasion d'adapter le texte à ces faits nouveaux, en tenant compte de ses objectifs de simplification ainsi que de l'évolution actuelle des demandes et pratiques en matière de sûreté.

3.22 Les observateurs représentant l'industrie se sont déclarés opposés à l'incorporation dans la Convention FAL d'un libellé qui accrédi­terait l'idée d'un visa pour les membres d'équipage ou permettrait plus facilement d'exiger un tel visa. Ils ont estimé que cela irait à l'encontre de l'énoncé de mission approuvé récemment par le FAL 32 (FAL 32/22, annexe 4). À leur avis, l'Organisation avait indiqué clairement ce qui devait être exigé pour l'identification des gens de mer, à savoir la pièce d'identité des gens de mer mise au point par l'OIT. Il a été souligné en outre que les États Membres de l'OIT avaient consacré un nombre incalculable d'heures à mettre au point une pièce d'identité des gens de mer appropriée, ce qui avait abouti à la Convention 185 de l'OIT. De l'avis de l'industrie, il était impensable qu'en dépit des déclarations claires de l'OMI et de l'adoption par l'OIT de la pièce d'identité des gens de mer, la volonté de ces organes soit bafouée par le présent Comité. Tout en reconnaissant que certains États exigeraient que les gens

de mer détiennent un visa au mépris flagrant de l'opinion écrasante du reste du monde, telle qu'exprimée par l'OMI et l'OIT, le Comité n'avait aucune raison de poursuivre un processus qui était contraire à la politique générale de l'OMI. De l'avis de l'industrie, les amendements proposés visaient seulement à faciliter le travail des autorités de contrôle de l'immigration et des douanes et non le trafic maritime international.

3.23 Compte tenu des problèmes soulevés par les amendements, le Comité a décidé d'inclure, si nécessaire, des explications sur ces questions dans le manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

Remplacement de la Norme 3.15 par la Pratique recommandée 3.15 de l'Annexe de la Convention FAL

3.24 Lors de l'examen de la Norme 3.15, le Comité a pris note de l'amendement proposé par le Groupe visant à remplacer la Norme actuelle 3.15 par la Pratique recommandée 3.15, en modifiant quelque peu le texte actuel.

3.25 Compte tenu du fait qu'un grand nombre d'États imposent des amendes aux propriétaires de navires lorsque les passagers qui ne sont pas munis des documents adéquats ne peuvent être admis, les États Membres ont estimé que la Norme 3.15 ne correspondait plus à la réalité. Il a été souligné que les États ne devraient imposer des amendes que dans la mesure du raisonnable en tenant dûment compte des circonstances particulières de chaque cas. Toutefois, les observateurs représentant le secteur n'ont pas appuyé ces amendements, estimant que la possibilité d'une amende était maintenant introduite dans la Convention.

Suppression de la Norme 2.6.3 et des Pratiques recommandées 2.7.1, 3.24, 3.39 et 3.40

3.26 Lors de l'examen de la Norme 2.6.3 et des Pratiques recommandées 2.7.1, 3.24, 3.39 et 3.40, le Comité a noté que la majorité des délégations étaient en faveur de leur suppression. Toutefois, les observateurs représentant le secteur ont estimé que la suppression de la norme et des pratiques recommandées susmentionnées n'apportait rien. En outre ils ont jugé que les raisons données pour justifier une telle suppression tenaient uniquement compte des questions de sûreté. La suppression de cette norme et de ces pratiques recommandées priverait le secteur maritime de la souplesse dont il bénéficiait, sans que les répercussions sur le trafic maritime international aient été prises en considération.

Projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL

3.27 Après avoir examiné les questions qui précèdent, le Comité a pris note du projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL qui figure à l'annexe 1, en vue de son approbation au FAL 34 et de son adoption ultérieure au FAL 35, et il a prié instamment les États Membres et les organisations internationales de soumettre des propositions au sujet de ce projet d'amendements afin qu'il puisse être approuvé au FAL 34.

Divers

3.28 Le Comité a noté que la liste actuelle des différences notifiées à l'OMI en ce qui concerne les Pratiques recommandées (appendice 7* de la Convention) était une série de pratiques recommandées approuvées et non approuvées. Conformément à l'article VIII 3) de la Convention, les Gouvernements contractants sont uniquement tenus d'informer le Secrétaire général des pratiques recommandées qu'ils appliquent. Le Comité a décidé qu'il examinerait cette question au FAL 34 en vue de mettre à jour l'appendice 7* de la Convention.

* Convention FAL, telle que modifiée (incorporant les amendements de 2005)

3.29 Le Comité a également noté que les réponses au questionnaire (FAL.3/Circ.184) n'étaient guère utiles puisque 20 États seulement avaient répondu au questionnaire et il a invité les Gouvernements Membres à répondre à ce questionnaire le plus rapidement possible.

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL

3.30 Tenant compte des travaux menés à bien à la présente session, le Comité a décidé de constituer le Groupe de travail par correspondance sous la houlette des Pays-Bas*, pour qu'il poursuive les travaux pendant l'intersession, et lui a confié le mandat suivant :

- .1 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL, en notant que ce manuel devrait :
 - .1 promouvoir et améliorer l'application de la Convention FAL;
 - .2 inclure des explications des Normes et Pratiques recommandées de la Convention FAL en vue de faciliter leur application éventuelle en fournissant des conseils techniques et en soulignant les meilleures pratiques;
 - .3 permettre une meilleure compréhension des principes essentiels de la Convention FAL et promouvoir ainsi son application;
 - .4 aider les Gouvernements contractants à élaborer leur législation nationale et d'autres instruments réglementaires; et
 - .5 ne pas lier les Gouvernements contractants et ne leur imposer aucune obligation juridique;
- .2 lors de l'élaboration du manuel, tenir compte des dispositions pertinentes de l'annexe 9 (Facilitation) concernant la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), la Convention révisée de Kyoto sur les procédures douanières et les recommandations pertinentes de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU; et
- .3 soumettre un rapport au FAL 34.

* Coordonnateur : M. Ed Broekema
 Policy Adviser
 Customs & Consumer Taxes Directorate
 P.O. Box 20201
 La Haye
 2500 EE
 Pays-Bas
 Téléphone : + 31 70 342 8129
 Télécopie : + 31 70 342 7938
 Courriel : e.broekema@minfin.nl

4 EXAMEN ET ADOPTION DE PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION

4.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait adopté la résolution FAL.8(32) portant adoption d'amendements à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, et que, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, ces amendements entreraient en vigueur le 1er novembre 2006 à moins que, avant le 1er août 2006, un tiers au moins des Gouvernements contractants à la Convention n'ait notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements.

4.2 Le Comité a noté qu'il n'y avait aucun amendement à la Convention FAL à adopter à la présente session et il a décidé qu'à l'avenir il examinerait au titre du présent point de l'ordre du jour, uniquement les amendements à la Convention qui devaient être adoptés.

4.3 Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir un texte récapitulatif de la Convention et de son annexe incorporant les amendements de 2005, pour qu'il soit plus facile de s'y reporter au FAL 34, et le Secrétariat l'a informé qu'il avait l'intention de placer ce texte sur le site Web de l'OMI après le 1er août 2006.

5 MOYENS ÉLECTRONIQUES POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LES NAVIRES

Uniformisation des systèmes pour l'arrivée des navires, des personnes et des cargaisons et pour l'accomplissement des formalités les concernant

5.1 Le Comité a noté que, même si aucun document spécifique n'avait été reçu aux fins d'examen sous ce point, d'autres questions devant être traitées à la présente session y étaient étroitement liées.

Possibilités offertes par le commerce électronique pour la simplification du trafic maritime

5.2 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-deuxième session, il avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la coordination des États-Unis, auquel il avait confié le mandat suivant :

- .1 tenir compte comme il convient, des amendements à la Convention FAL adoptés à la présente session (FAL 32/22, annexe 1) dans le projet de répertoire FAL de l'OMI devant être élaboré;
- .2 extraire les éléments de données des formulaires FAL 1 à 7 et mettre au point un tableau fondé sur la norme ISO 7372 (UNTDDED), afin d'éviter tout chevauchement des données lors de la concrétisation du principe du guichet unique;
- .3 élaborer de nouvelles directives sur la mise en œuvre des messages ou recommander l'adoption des directives existantes pour tous les formulaires FAL;
- .4 mettre au point un message EDI qui permettrait de transmettre les renseignements liés à la sûreté, conformément à la circulaire MSC/Circ.1130, en vue de son incorporation dans le répertoire FAL de l'OMI; et

- .5 revoir et finaliser le projet de répertoire FAL révisé de l'OMI, en vue de le soumettre au FAL 33 aux fins d'approbation et de présentation ultérieure à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) ainsi qu'à d'autres organisations, en vue de recueillir leurs observations.

5.3 Lorsqu'il a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 33/5 et FAL 33/5/Add.1), le Comité a noté en particulier que ce groupe n'avait pas abordé la tâche consistant à mettre au point un message EDI qui permettrait de transmettre les renseignements liés à la sûreté, conformément à la circulaire MSC/Circ.1130, en vue de son incorporation dans le répertoire FAL de l'OMI.

5.4 Notant que le texte de la section G de l'annexe du document FAL 33/5 concernant le formulaire FAL 7 (Manifeste des marchandises dangereuses) pourrait, compte tenu des amendements apportés au Code IMDG, être utilement amélioré, et le Président du MSC ayant accepté de renvoyer la question directement au Sous-comité DSC, le Comité a décidé de communiquer le projet de répertoire FAL de l'OMI au DSC 11, pour qu'il formule des observations sur les aspects relevant de son domaine de compétence.

5.5 A l'issue d'un examen préliminaire du rapport susmentionné du Groupe de travail par correspondance, le Comité l'a renvoyé au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, pour qu'il l'examine en détail.

Assistance aux pays pour leur permettre d'accepter et de mettre en oeuvre les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires

5.6 Le Comité a examiné les documents ci-après :

- .1 FAL 33/5/1, dans lequel le Chili soulignait que l'évolution constante des technologies de l'information et des communications ces dernières décennies avait eu d'importantes répercussions sur les progrès des activités maritimes au niveau mondial, obligeant les secteurs public et privé à partager l'information pour diligenter les activités liées au trafic maritime et à la sûreté maritime et portuaire, et proposait que les États Membres encouragent l'échange bilatéral de données informatisées entre leurs administrations maritimes respectives, ces dernières utilisant l'échange de données informatisées (EDI) pour que les États et/ou les gouvernements s'acquittent au mieux de leurs responsabilités dans les domaines de la sûreté maritime, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la protection du milieu marin et de la facilitation du trafic maritime. En outre, le Chili avait l'intention de conclure des accords bilatéraux officialisant les procédures et les renseignements à échanger, afin de garantir un flux d'information continu et utile dans l'intérêt de toutes les parties et s'était rendu compte que l'intégration des données selon le principe du guichet unique fournissait aux utilisateurs maritimes et aux pouvoirs publics un outil précieux de prise de décision, tant pour les activités relevant des administrations que pour celles se rapportant à la facilitation du trafic maritime. Le Chili offrait son appui aux États Membres qui souhaiteraient normaliser la procédure de mise en oeuvre initiale; et
- .2 FAL 33/5/3, dans lequel la République islamique d'Iran informait le Comité que, afin de créer un modèle d'application du système à guichet unique, son pays avait établi un système qui tirerait le meilleur parti possible des installations et infrastructures minimales en place pour les relations commerciales et gouvernementales, en particulier dans les services portuaires. Ce système

comportait un mécanisme intégré de collecte et de distribution des données, qui permettait aux négociants et autres utilisateurs de ne soumettre les données normalisées qu'une seule fois, le système traitant les données et les distribuant aux organismes intéressés par la transaction. Pour pouvoir utiliser ce programme, il fallait installer un logiciel et un site Web jouant le rôle de système de guichet unique, ce qui permettait aux opérateurs commerciaux d'échanger des données en ligne avec le port par l'intermédiaire du système, le nombre de contacts pris avec le port étant ainsi moins élevé. La République islamique d'Iran indiquait qu'elle était disposée à coopérer avec d'autres États Membres à la mise en œuvre d'un système similaire, soit par le biais de l'OMI, soit directement;

et, après avoir remercié les délégations du Chili et de la République islamique d'Iran des renseignements fournis, il a invité les États Membres qui souhaitent bénéficier de ces programmes et/ou tirer parti de ces éléments nouveaux, selon le cas, à contacter directement les administrations pertinentes du Chili et de la République islamique d'Iran.

5.7 Le Comité a invité les États Membres et les organisations à le tenir informé de faits nouveaux similaires, afin de renforcer encore la coopération dans ce domaine important.

Mise au point de messages EDI permettant de transmettre des renseignements liés à la sûreté

5.8 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-deuxième session, se fondant sur la recommandation du Groupe de travail sur l'échange de données informatisées, il avait chargé le Secrétariat de demander au CEFAC-ONU d'attribuer des codes correspondant au Certificat international de sûreté du navire et au Certificat international provisoire de sûreté du navire, en vue de leur incorporation dans la liste de codes de l'OMI.

5.9 Le Comité a noté à ce propos que le Secrétariat lui présenterait un rapport sur cette question à sa trente-quatrième session.

Application de la notion de guichet unique

Symposium de la CEE-ONU sur les normes relatives aux guichets uniques et leur interopérabilité

5.10 Le Comité a été informé (FAL 33/5/4) qu'un symposium de la CEE-ONU sur les normes relatives aux guichets uniques et leur interopérabilité (Genève, 3 - 5 mai 2006), organisé par le CEFAC-ONU, avait permis aux opérateurs de guichets uniques et aux autres parties prenantes d'examiner les normes internationales, qui sont indispensables pour un échange efficace de renseignements et pour l'interopérabilité des différents systèmes de guichet unique. En outre, le symposium s'était employé à établir un plan d'action complet en vue de mettre au point et d'élargir ces normes.

5.11 Le Comité a noté que le symposium avait notamment mis l'accent sur trois éléments essentiels de l'approche adoptée par la Commission pour appuyer les initiatives nationales et internationales de facilitation des échanges commerciaux :

- .1 associer toutes les parties prenantes au processus d'établissement de normes;
- .2 mettre à profit les travaux déjà réalisés; et
- .3 garantir la poursuite des échanges de vues et une action complémentaire.

5.12 Le Comité a pris note des renseignements fournis et a estimé que l'OMI devrait continuer à œuvrer de concert avec l'OMD et le CEFACT-ONU et d'autres organisations internationales pour promouvoir l'utilisation, la mise en oeuvre et l'adaptation de ces modèles de données et pour renforcer les capacités dans ce domaine.

Modèle de collaboration ebXML à guichet unique pour le transport maritime

5.13 Le Comité a rappelé qu'il avait noté à sa trente-deuxième session que, même si le guichet unique constituait un moyen pratique de simplifier les formalités à l'interface navire/port, des études plus poussées étaient toutefois nécessaires pour garantir que les renseignements liés à la sûreté ne finissent pas entre de mauvaises mains, qu'il était possible de mettre le système en place en utilisant des techniques de programmation disponibles qui permettraient de limiter l'accès aux renseignements figurant dans le système exclusivement au personnel utilisé, et que le CEFACT-ONU poursuivait la mise au point de normes XML.

5.14 Il a aussi été rappelé qu'à cet égard, le FAL 32 avait invité la République de Corée à soumettre à la présente session de plus amples renseignements, pour compléter ceux figurant dans le document FAL 32/5/3 (République de Corée) sur le système fondé sur le langage XML.

5.15 Le Comité a procédé à un échange de vues sur les documents FAL 33/5/2 et Corr.1 (République de Corée) et sur l'exposé correspondant fait par la délégation de la République de Corée pour proposer un modèle de collaboration ebXML concernant un système de guichet unique en langage XML pour la simplification des formalités, en vue de simplifier, de normaliser et d'utiliser efficacement les renseignements actuels sur l'arrivée et le départ par des moyens électroniques.

5.16 Le Comité a noté que le système proposé par la République de Corée (FAL 33/5/2) comprenait la notion de guichet unique, tout en élargissant au plan mondial le système existant de renseignements portuaires d'envergure nationale. En outre, la mise en oeuvre de cette proposition aboutirait à la création d'un système mondial pour l'accomplissement des formalités au départ et à l'arrivée applicable à la logistique internationale et intégrant tous les modes de transport (maritime, aérien, routier et ferroviaire).

5.17 Ayant pris note des renseignements fournis, le Comité a invité les États Membres et les organisations à envisager de tirer parti du modèle de collaboration ebXML et prié la République de Corée de le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

Constitution d'un groupe de travail

5.18 Compte tenu de ce qui précède, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la présidence de M. K. Itoh (Japon) et l'a chargé, compte tenu des décisions et observations pertinentes de la plénière, des tâches suivantes :

- .1 réviser le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL.5/Circ.15), en se fondant sur les derniers amendements adoptés par le Comité, y compris le tableau des éléments de données des formulaires FAL 1 à 7, aux fins d'approbation par le Comité et de soumission ultérieure à l'OMD, au CEFACT-ONU (TBG) et à d'autres organisations pour recueillir leurs observations;

- .2 élaborer de nouvelles directives sur la mise en œuvre des messages ou recommander l'adoption de directives existantes en vue de l'échange électronique de renseignements sur tous les formulaires OMI/FAL, en se fondant sur la dernière version du Répertoire des normes du CEFAC-ONU, la norme ISO 7372/2005 (UNTDED) et le modèle de données de l'OMD (version 2);
- .3 mettre au point un message électronique normalisé précédant l'arrivée du navire, en tenant compte du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, du Code ISPS et de la circulaire MSC/Circ.1130;
- .4 assurer l'échange de renseignements en vue de tenir le Comité FAL informé des faits nouveaux pertinents concernant le business électronique dans le domaine du trafic maritime et, en cette qualité, jouer le rôle de point de contact virtuel en vue de se rapprocher de l'objectif visé, à savoir l'accomplissement de toutes les formalités concernant les navires et les cargaisons par des moyens électroniques;
- .5 élaborer un système de guichet unique pour l'échange et la gestion des renseignements, qui garantirait que la sûreté et la fiabilité sont maintenues en élaborant des procédures et processus bien établis en ce qui concerne la confidentialité;
- .6 examiner, conformément au "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" de l'OMD*, son objectif principal de sécuriser et de faciliter les transports maritimes et autres systèmes de transport, ainsi que la chaîne logistique;
- .7 examiner l'utilisation du modèle de données de l'OMD et la notion de guichet unique, l'administration nationale compétente constituant la principale plaque tournante de l'information, compte tenu des avancées importantes en matière de renforcement des capacités attendues du fait de la large application au niveau mondial du Cadre adopté (y compris les activités dans le domaine du renforcement des systèmes de données automatisés);
- .8 définir des propositions de modification des procédures résultant de l'échange électronique de renseignements, suivre activement les activités du Comité technique TC 8 de l'ISO et encourager l'échange de renseignements entre d'autres organisations (CEFACT/ONU, ISO, etc.), et l'OMI sur les questions relatives aux navires et au traitement électronique de l'information;
- .9 encourager la collaboration avec d'autres organes de normalisation, tels que le CEFAC/ONU (en particulier le Groupe de travail sur les transports (TBG3), le Groupe de travail sur les douanes (TBG4) et le Groupe de travail sur les procédures commerciales internationales (TBG15)), ainsi que les Comités techniques 154 et 104 de l'ISO. En outre, des représentants de l'industrie des transports maritimes tels que PROTECT et le Groupe international pour la mise en

* Le "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sont les directives mondiales fondamentales, élaborées en collaboration avec 166 membres de l'OMD et les milieux d'affaires, en vue de renforcer la sûreté et la facilitation de la chaîne logistique mondiale et de tous les modes de transport. Ce cadre est décrit sommairement dans le document FAL 32/INF.7. Le cadre a été adopté lors des sessions de juin 2005 du Conseil sur les politiques de l'OMD où, avant de quitter les sessions de l'OMD, un nombre conséquent de membres ont exprimé leur intention de mettre en œuvre les normes qui se trouvaient dans cet instrument.

œuvre des directives relatives au transport (ITIGG) devraient être priés de contribuer aux travaux afin de favoriser la compréhension mutuelle et l'utilisation des directives;

- .10 compte tenu des demandes formulées par les pays en vue d'obtenir une assistance technique pour l'introduction du business électronique, identifier les moyens de développer l'utilisation du business électronique dans ces pays;
- .11 sous réserve que le Comité approuve le texte définitif du Répertoire FAL, le renvoyer à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) et à d'autres organisations pour recueillir leurs observations sous réserve des observations formulées par le DSC 11 sur les questions relevant de son domaine de compétence;
- .12 établir le projet de mandat du Groupe de travail par correspondance, aux fins d'examen en séance plénière; et
- .13 soumettre la première partie du rapport au Comité le jeudi 6 juillet 2006 et poursuivre les travaux jusqu'au vendredi 7 juillet 2006, puis soumettre la deuxième partie du rapport au FAL 34.

Rapport du Groupe de travail

5.19 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.5), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Transmission des renseignements liés à la sûreté

5.20 S'agissant de la transmission des renseignements liés à la sûreté, le Comité a comparé le message CUSREP (Rapport d'acheminement par la douane), avec le message BERMAN (Gestion au mouillage) et, notant que la comparaison de ces deux options montrait que les segments de la première contenaient trop de segments en texte libre, ce qui n'était pas approprié pour la transmission de données électroniques, il a décidé de charger le Groupe de travail par correspondance de soumettre une demande d'actualisation des données aux autorités compétentes (par exemple CEFAC-ONU, OMD, PROTECT) et de rendre compte au FAL 34.

Révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL.5/Circ.15)

5.21 Eu égard à la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL.5/Circ.15), le Comité a pris les mesures suivantes :

- .1 décidé d'ajouter, sur tous les formulaires FAL, le "numéro de voyage" et d'examiner ces amendements à sa trente-quatrième session en vue de les incorporer dans la Convention;
- .2 noté l'avis du Groupe selon lequel il conviendrait de remplacer, sur le formulaire FAL 3, la case 8 (Lieu d'entreposage) par (Emplacement à bord) et de déplacer cette case pour la mettre à la place de la case 11 – official use et d'utiliser le message PAXLIST dans le tableau sur l'inventaire des provisions de bord, au lieu du message INVRPT actuel, par souci de cohérence avec les modifications apportées récemment au sein du Groupe de travail technique de l'OMD;

- .3 décidé de séparer les cases 4 et 5 sur le formulaire;
- .4 décidé, sur le formulaire FAL 5, par souci de commodité, de renuméroter la case 7 qui devient la case 6, la case 8 qui devient la case 7, la case 6 devenant la case 11; et
- .5 décidé, sur le formulaire FAL 7, de renuméroter les éléments de données de manière cohérente avec les autres formulaires FAL.

Faits nouveaux au sein de l'OMD

5.22 Compte tenu des renseignements fournis par l'observateur de l'OMD, le Comité a noté que les questions ci-après liées à l'EDI seraient examinées par l'équipe de projet de l'OMD sur le modèle de données (DMPT) à la réunion qu'il tiendrait le 9 octobre 2006 :

- .1 dispositions figurant dans la circulaire MSC/Circ.1130, conformément aux recommandations du Groupe de travail de l'OMI sur l'EDI et analyse de ces dispositions pour déterminer s'il est possible d'utiliser le message CUSREP pour notifier les renseignements liés à la sûreté;
- .2 proposition formulée par le Groupe de travail de l'OMI sur l'EDI visant à utiliser le message PAXLST pour transmettre la déclaration des provisions de bord du navire (formulaire FAL 3) dans le segment GID de la PAXLST;
- .3 proposition du Groupe de travail de l'OMI sur l'EDI visant à incorporer les renseignements ou les effets et marchandises de l'équipage (formulaire FAL 4) dans la PAXLST; et
- .4 Manifeste des marchandises dangereuses (formulaire FAL 7), en vue de l'éventuelle incorporation des prescriptions dans le message CUSCAR.

Constitution d'un groupe de travail par correspondance

5.23 Le Comité a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis*, en lui confiant le mandat suivant :

- .1 finaliser la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL 33/5), en se fondant sur les derniers amendements adoptés au FAL 32;
- .2 établir la liste des révisions qu'il est recommandé d'apporter au Répertoire FAL de l'OMI, en se fondant sur les observations formulées par le Groupe de travail sur l'EDI au cours du FAL 33;

* M. William L. Nolle
International Trade Manager
U. S. Customs and Border Protection,
U. S. Department of Homeland Security
Courriel : William.nolle@dhs.gov.

- .3 rendre compte, comme il convient, des amendements à l'Annexe de la Convention FAL dans le projet de texte révisé de Répertoire FAL de l'OMI devant être élaboré;
- .4 coordonner les travaux relatifs à la révision du Répertoire avec ceux du Groupe de travail par correspondance chargé de l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention;
- .5 poursuivre la mise au point de directives sur la mise en œuvre des messages ou recommander l'adoption des directives existantes pour tous les formulaires FAL;
- .6 soumettre une demande d'actualisation des données aux autorités appropriées et rendre compte des résultats au Comité;
- .7 poursuivre la mise au point d'un message EDI qui permettrait de transmettre les renseignements liés à la sûreté, ou recommander un message, sur la base de la circulaire MSC/Circ.1130, en vue de son incorporation dans le répertoire FAL de l'OMI; et
- .8 revoir et finaliser le projet de répertoire FAL révisé de l'OMI, en vue de le soumettre au FAL 34, aux fins d'approbation et de présentation ultérieure à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) ainsi qu'à d'autres organisations, en vue de recueillir leurs observations.

6 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

Généralités

6.1 Le Comité a rappelé que le FAL 31, après avoir examiné ses directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail à la lumière de l'expérience acquise lors de leur application, et désireux de les améliorer pour rendre leur utilisation plus facile et rationaliser plus avant ses travaux, avait approuvé les directives révisées figurant dans la circulaire FAL.3/Circ.186.

Amendements aux Directives du Comité

6.2 Le Comité a noté (document FAL 33/6) que, dans le cadre de la résolution A.971(24) – Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007, les Comités avaient notamment été priés :

- .1 lorsqu'ils examineraient les propositions visant à inscrire de nouveaux points aux programmes de travail, de veiller à ce que les questions à examiner restent dans le cadre du Plan stratégique (paragraphe 4 du dispositif de la résolution); et
- .2 de passer en revue leurs directives sur les méthodes de travail et l'organisation des travaux, afin d'exiger que les demandes d'inscription de nouveaux points aux programmes de travail indiquent de quelle façon ces points se rapportent au cadre du Plan stratégique (paragraphe 5 du dispositif de la résolution).

6.3 Après avoir examiné les recommandations pertinentes du Secrétariat (FAL 33/WP.8), le Comité a approuvé les amendements ci-après aux Directives :

.1 remplacer le texte actuel du paragraphe 2.6.2 par ce qui suit :

"La question faisant l'objet de la proposition est-elle considérée comme entrant dans le cadre des objectifs de l'OMI et du Plan stratégique de l'Organisation ?"; et

.2 après les alinéas 2.1 et 2.2 du paragraphe 2.16, ajouter les nouveaux alinéas suivants :

".2.1-1 Comment la question proposée relève-t-elle du cadre du Plan stratégique de l'Organisation et s'inscrit-elle dans le Plan de haut niveau ?

".2.2-1 Suffisamment de temps a-t-il été alloué à l'examen, lors de futures sessions, des mesures de haut niveau et des priorités associées, pour s'assurer qu'elles décrivent de manière précise et concise les activités prévues ?"

6.4 Le Comité a noté les décisions issues du MSC 81 (FAL 33/2/1, paragraphes 29 à 33) concernant le commencement des travaux des groupes de travail le lundi matin, les méthodes de travail des groupes de travail qui créent des sous-groupes, le délai pour la soumission de documents contenant des propositions visant à inscrire de nouvelles questions au programme de travail et les amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du MSC et du MEPC et, après avoir souscrit aux décisions pertinentes du MSC 81, il a prié le Secrétariat d'élaborer un projet d'amendements aux Directives du Comité FAL, qui devrait tenir compte des amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du MSC et du MEPC, aux fins d'examen au FAL 34.

Délai pour la soumission de documents concernant des propositions visant à inscrire de nouvelles questions au programme de travail

6.5 Dans le cadre de la décision visant à ramener de 20 à 13 semaines le délai pour soumettre un document contenant des propositions visant à inscrire de nouvelles questions au programme de travail, le Comité a décidé que ce nouveau délai devrait prendre effet à partir du FAL 34.

7 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS EN MER OU DANS LES PORTS : QUESTIONS DE FACILITATION

Renseignements statistiques

7.1 Le Comité a rappelé que depuis le MSC 77, les rapports trimestriels et mensuels usuels sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires étaient diffusés sous couvert de circulaires de la série MSC.4, le rapport annuel pour l'année civile 2005 ayant été diffusé sous la cote MSC.4/Circ.81.

7.2 Le Comité a rappelé également que depuis juin 2001, conformément aux instructions du MSC 74, les circulaires MSC contenant les rapports sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires établissaient une distinction (au moyen d'annexes séparées) entre les actes de piraterie et les vols à main armée qui avaient été effectivement "commis" et les "tentatives".

7.3 Lorsqu'il a examiné le document FAL 33/2/1 (paragraphe 14 à 17) présenté par le Secrétariat, le Comité a noté que le nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et de tentatives d'attaque qui ont été signalés à l'Organisation en 2005 s'élevait à 266, soit 64 (19 %) de moins qu'en 2004. Le nombre total d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires et de tentatives d'attaque qui, d'après les rapports, auraient eu lieu entre 1984 et la fin du mois de mai 2006 s'élevait à 4 109.

7.4 Le Comité a fait remarquer que malgré cette diminution annuelle de 19 % des actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, et malgré le fait que la diminution du nombre d'attaques pour la troisième année consécutive soit encourageante, l'aggravation de la violence des attaques et l'augmentation du nombre de kidnappings et de demandes de rançon étaient néanmoins préoccupantes. La fréquence de ces actes restait une source d'inquiétude et le Comité a donc souligné, comme lors des sessions précédentes, qu'il fallait déployer davantage d'efforts pour réduire cette menace.

7.5 Le Comité a noté que, d'après les rapports reçus, il était apparu que les zones les plus touchées en 2005 (c'est-à-dire faisant l'objet de cinq rapports d'incident ou plus) étaient l'Extrême-Orient et, en particulier, la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'Afrique de l'Ouest, l'Amérique du Sud et la région des Caraïbes, l'océan Indien et l'Afrique de l'Est, et que des renseignements statistiques détaillés avaient été fournis dans le document MSC 81/19. Le Comité a noté que la plupart des attaques et des tentatives d'attaque dans le monde avaient été perpétrées dans les eaux territoriales alors que les navires étaient au mouillage ou à quai.

7.6 Le Comité a noté avec inquiétude que bon nombre des rapports reçus indiquaient que les membres d'équipage avaient été violemment attaqués par des groupes de cinq à dix personnes munies d'armes blanches ou d'armes à feu. Il a été noté qu'en 2005, 152 membres d'équipage auraient été blessés/agressés. Environ 652 membres d'équipage auraient été pris en otage ou kidnappés, sur lesquels 11 membres d'équipage étaient encore portés disparus. Seize navires auraient été détournés et un remorqueur et une barge étaient encore portés disparus.

7.7 Le Comité a remarqué que, même si depuis les attaques du 11 septembre 2001 l'accent avait été mis sur le renforcement de la sûreté maritime, les actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires continuaient d'inquiéter les gens de mer et le secteur des transports maritimes. Toutefois, l'application en juillet 2004 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS semblait avoir eu un effet bénéfique sur la réduction des incidents de piraterie et de vols à main armée, en particulier dans les zones portuaires. Si l'effet de l'application de la règle XI-2/7 (Menaces contre les navires) de la Convention SOLAS était difficile à quantifier, le nombre d'actes et de tentatives de vols à main armée qui auraient été commis à l'encontre des navires dans les zones portuaires avait été ramené de 232 en 2003 à 173 en 2004 (soit une baisse de 25 %) et à 135 en 2005 (soit une nouvelle baisse de 22 %). Malgré cette amélioration, les Gouvernements contractants devraient être conscients que tout incident de vol à main armée se produisant dans leurs zones portuaires mettrait sérieusement en doute l'application du régime de la sûreté maritime par les ports et les installations portuaires du pays concerné. Le Comité a de nouveau prié instamment tous les gouvernements et l'industrie d'accroître et de coordonner leurs efforts en vue d'éradiquer ces actes illicites.

7.8 Notant que, malgré les nombreuses demandes adressées lors des précédentes sessions du Comité, en mai 2006, le Secrétariat n'avait reçu que très peu de rapports des Gouvernements Membres sur les mesures qu'ils avaient prises concernant les incidents qui avaient été signalés dans leurs eaux territoriales, le Comité a noté qu'il fallait que tous les États fournissent d'urgence à l'Organisation les renseignements demandés. Le Comité était d'avis que c'est seulement lorsqu'elle disposerait de ces renseignements que l'Organisation serait en mesure de déterminer si les mesures prises étaient appropriées, ou s'il fallait prendre d'autres mesures.

Initiatives de lutte contre les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires - Somalie

7.9 Après avoir examiné le document FAL 33/7/1 présenté par le Secrétariat, le Comité a noté les mesures prises par l'Assemblée à sa vingt-quatrième session au sujet des actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes et notamment l'adoption de la résolution A.979(24) sur les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes.

7.10 Dans cette résolution, l'Assemblée de l'OMI condamnait et déplorait tous les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires et exhortait toutes les parties qui pourraient être en mesure de prêter assistance à prendre des mesures, dans le respect des dispositions du droit international, afin qu'il soit mis fin sur-le-champ à tous les actes ou tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et que tout plan visant à commettre de tels actes soit abandonné; et que tout navire détourné soit libéré immédiatement et sans condition et qu'aucun préjudice ne soit causé aux gens de mer servant à bord.

7.11 Il a été noté que la résolution A.979(24) avait été examinée à la 5387^{ème} séance du Conseil de sécurité de l'ONU, tenue le 15 mars 2006, dans le cadre de l'examen par le Conseil de sécurité de la question intitulée "La situation en Somalie" et une déclaration du Président, faite le 15 mars 2006 sur la situation en Somalie (document ONU S/PRST/2006/11), était reproduite dans le paragraphe 7 du document FAL 33/7/1.

7.12 Le Comité a noté que, conformément à la résolution A.979(24), le Secrétariat prévoyait d'organiser en 2006 un séminaire - atelier sur la sûreté en Afrique de l'Est à l'intention des États de la région. D'autres États intéressés, les organismes des Nations Unies, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernés seraient invités à y participer en qualité d'observateurs.

Migrants illégaux

7.13 Le Comité a noté que depuis le FAL 32, le Secrétariat avait publié, sur la base des renseignements reçus des Gouvernements Membres, des rapports sur le trafic ou le transport de migrants illégaux par mer, qui étaient compilés et diffusés par le Secrétariat sur une base semestrielle sous couvert des circulaires de la série MSC.3 (MSC.3/Circ. 9, 10 et 10/Add.1) pour la période allant du 31 juillet 2005 au 28 mars 2006.

7.14 Le Comité a noté que d'après les statistiques sur les migrants illégaux pour l'année 2005, 247 incidents mettant en cause 17 513 migrants originaires de 45 pays avaient été signalés à l'Organisation. 9 061 migrants étaient originaires du Moyen-Orient, 6 125 de pays africains, 492 d'Asie, 86 d'Europe et 1 749 de régions/pays non connus. À la suite de l'évaluation des statistiques, il a été constaté que le nombre d'États notificateurs était faible et que sur 166 États Membres, seuls deux, la Grèce et l'Italie, avaient communiqué des renseignements au Secrétariat en 2005.

7.15 Le Comité a en outre noté que, depuis janvier 2006, le Secrétariat avait reçu 112 rapports concernant 12 468 migrants, présentés par l'Équateur, l'Italie et la Turquie, pour la période allant de 2000 à 2006.

7.16 Le Comité a remercié les Gouvernements Membres qui avaient présenté des rapports et prié ces derniers ainsi que les organisations internationales de communiquer sans tarder, conformément à la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1, tous les renseignements sur les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

7.17 Le Comité a noté que le MSC 81 était convenu que ces renseignements pourraient également être utiles pour mesurer l'efficacité des mesures visant à contrôler l'accès aux ports et aux installations portuaires, de même que des autres mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime.

Prévention du trafic illicite de drogues et lutte contre ce trafic

7.18 Le Comité a rappelé que dans ses résolutions 1373 (2001) et 1456 (2003), le Conseil de sécurité de l'ONU avait, entre autres, noté avec préoccupation les liens étroits existant entre le terrorisme international et la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes; et avait souligné qu'il convenait de renforcer la coordination des efforts accomplis aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face à ce grave problème et à la lourde menace qu'il faisait peser sur la sécurité internationale.

7.19 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait examiné les propositions de la Colombie (FAL 32/9/1) au sujet de la modification et de la mise à jour de la résolution A.872(20), en l'adaptant à la Convention FAL de 1965, telle que modifiée, ainsi qu'au Code ISPS, et également pour tenir compte des nouvelles méthodes de dissimulation introduites ces dix dernières années à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

7.20 Le Comité a en outre noté que l'Assemblée, à sa vingt-quatrième session, tenant compte des précédents travaux du Comité, avait approuvé la résolution A.985(24)/Rev.1 intitulée "Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux" (résolution A.872(20)) et rappelé que, dans le cadre de cette résolution, l'Assemblée invitait le Comité à :

- .1 joindre ses efforts à ceux du Comité de la sécurité maritime pour mener rapidement à bien la révision des Directives;
- .2 adopter conjointement avec le Comité de la sécurité maritime les amendements qu'ils jugent nécessaire d'apporter aux Directives et les diffuser par les moyens appropriés;
- .3 noter qu'à la date de l'adoption conjointe de ces amendements aux Directives par le Comité de la simplification des formalités et par le Comité de la sécurité maritime, la résolution A.872(20) devrait être réputée avoir été annulée; et
- .4 rendre compte à l'Assemblée, à sa vingt-cinquième session ordinaire, en collaboration avec le Comité de la sécurité maritime, des mesures prises pour donner suite à la résolution susmentionnée.

À cet égard, le Comité a noté que le MSC 81 avait prié (FAL 33/2/1) le Secrétariat de rendre compte en temps utile de l'évolution de la question au sein du Comité FAL, afin que le MSC puisse contribuer aux travaux comme il convenait.

7.21 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 33/7 présenté par la Colombie), constitué au FAL 32 pour réviser la résolution A.872(20) intitulée "Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux", le Comité a félicité le Groupe de travail par correspondance, et en particulier la délégation colombienne du travail précieux accompli pour aider le personnel de bord à lutter contre le fléau que constitue l'introduction clandestine de drogues.

7.22 Ayant pris note des propositions spécifiques concernant la coopération nécessaire entre les pouvoirs publics et la nécessité de conserver les mentions "précurseurs et produits chimiques essentiels" et "navires effectuant des voyages internationaux", et ayant établi la résolution connexe appropriée, le Comité a renvoyé le projet de directives au Groupe de travail sur l'interface navire/port, en le chargeant, compte tenu des décisions pertinentes prises et des observations formulées en séance plénière, d'achever la révision des Directives.

Rapport du Groupe de travail

7.23 Après avoir examiné la partie du rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.4) ayant trait à cette question, le Comité a pris les décisions énoncées dans les paragraphes suivants.

7.24 Après avoir examiné les Directives figurant à l'annexe du document FAL 33/7, le Comité a approuvé les modifications de fond et de forme apportées au texte par le groupe. Les principales modifications étaient les suivantes :

- .1 clarification de certains paragraphes du préambule concernant le lien entre le terrorisme et le trafic de drogues;
- .2 maintien du titre d'origine afin de tenir compte de la décision prise en séance plénière tendant à conserver les mentions "précurseurs chimiques" et "effectuant des voyages internationaux";
- .3 utilisation de l'expression "autorités compétentes" plutôt que "services des douanes" ou "pouvoirs publics compétents" dans l'ensemble du texte;
- .4 modifications visant à préciser la différence entre les niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et les Administrations conformément au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et au Code ISPS et la menace que constitue la drogue dans une installation portuaire donnée;
- .5 modifications visant à préciser la différence entre les procédures appliquées à bord des navires conformément au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et au Code ISPS, telles que décrites dans le plan de sûreté du navire, et les mesures prises à bord du navire pour empêcher l'introduction de drogues à bord;
- .6 inclusion d'un énoncé sur la nécessité d'un mécanisme de coopération, de communication et de coordination entre les divers autorités et organismes compétents pour prévenir et combattre le trafic illicite de drogues;
- .7 harmonisation des paragraphes 1.4, 1.5 et 1.6 et de la section 4 concernant les installations portuaires et la sûreté du navire avec les dispositions du Code ISPS;

- .8 remplacement de la liste actuelle des prescriptions en matière de formation (paragraphe 3.1) par des renvois aux prescriptions en matière de formation énoncées dans le Code ISPS, la Convention STCW de 1978, le Code STCW et les diverses circulaires MSC ayant trait à la question;
- .9 inclusion dans le paragraphe 4.2.3 actuel de renvois à la circulaire MSC/Circ.1112 sur le congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS et à la circulaire MSC/Circ.1156 sur les recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS;
- .10 suppression des mentions des marques de matériel de détection;
- .11 suppression des procédures détaillées d'identification des précurseurs chimiques indiquées dans le chapitre 2.2;
- .12 nouveau titre de l'annexe 2 "Équilibre entre facilitation et sûreté";
- .13 modification de la liste des adresses internet indiquées à l'annexe 3;
- .14 suppression de l'annexe 4 sur les "tendances mondiales"; et
- .15 transfert du texte sur les drogues de synthèse ou de confection de l'annexe 6 à l'annexe 5 et suppression de l'annexe 6.

7.25 Le Groupe a noté que, même si le MSC 81 avait reçu un rapport d'activité du coordonnateur du Groupe de travail par correspondance constitué par le FAL 32 pour réviser les Directives, le MSC n'avait pas encore eu l'occasion d'examiner le texte du projet de Directives révisées en ce qui concerne les aspects relevant de son domaine de compétence et, en particulier, ceux relevant du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Le Comité a reconnu que, étant donné que l'A 24 avait autorisé le Comité et le MSC à adopter conjointement les amendements aux Directives, le MSC devrait avoir la possibilité de passer en revue les Directives révisées et que par conséquent il n'était pas opportun que le Comité adopte de son point de vue les Directives révisées au cours de la présente session.

7.26 Conformément à la pratique nouvelle d'adoption conjointe des Directives révisées, le Comité a :

- .1 approuvé le projet de directives révisées incorporant les amendements figurant au paragraphe 7.24 ci-dessus ainsi que le projet de résolution FAL connexe qui figure à l'annexe 2;
- .2 décidé de communiquer au MSC 82 le projet de directives révisées et le projet de résolution MSC portant adoption des Directives révisées qui figurent à l'annexe 2 du document FAL 33/WP.4, pour qu'il les examine aux fins d'adoption; et
- .3 décidé d'adopter le projet de Directives révisées lors du FAL 34, sous réserve de l'examen de tout amendement arrêté par le MSC lors de l'adoption des Directives révisées.

7.27 Le Comité a exprimé sa reconnaissance à la Colombie et aux membres du Groupe de travail par correspondance pour les travaux accomplis en vue de faire avancer la révision des Directives pour l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

8 MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME : QUESTIONS DE FACILITATION

Résultat des travaux du MSC 81 concernant d'autres questions liées aux mesures visant à renforcer la sûreté maritime

8.1 Le Comité a noté les décisions du MSC 81 concernant les mesures visant à renforcer la sûreté maritime, et en particulier les diverses circulaires et résolutions du MSC qu'avait adopté le MSC 81 eu égard à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS (document FAL 33/8/5, annexe (Secrétariat)).

Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées, dans les zones portuaires (MSC/Circ.675)

8.2 Le Comité a rappelé que le MSC 79 avait examiné les travaux effectués par le DSC 9 en ce qui concernait la révision des Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées, dans les zones portuaires (MSC/Circ.675) et qu'il avait renvoyé certains aspects des recommandations au MEPC, au Sous-comité BLG et au Sous-comité STW, pour examen. Le MSC 79 avait décidé que le Sous-comité DSC coordonnerait les travaux et il avait invité le FAL 32 à étudier les aspects du projet de recommandations qui relevaient de son domaine de compétence.

8.3 Lorsqu'il a examiné le document FAL 33/8 (Secrétariat), le Comité a noté que, après avoir pris connaissance des décisions pertinentes du MSC 79, du STW 36, du BLG 9, du MSC 80, du MEPC 53 et du FAL 32, le DSC 10 avait créé un groupe de rédaction sur la question, qui avait présenté un rapport oral au DSC 10. Ce dernier avait autorisé la poursuite de travaux pendant l'intersession, ICHCA International et l'IAPH se chargeant d'apporter des modifications rédactionnelles aux Recommandations. Le Comité a en outre noté que le rapport écrit du Groupe de rédaction et les résultats des travaux intersessions seraient examinés par le DSC 11, aux fins de leur approbation par le MSC 82.

Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD)

8.4 Le Comité a rappelé que l'Organisation mondiale des douanes avait adopté le Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (le Cadre de normes) et qu'il avait chargé (FAL 32/22, paragraphe 10.24) le Secrétariat de :

- .1 communiquer au Comité FAL le Cadre de normes lorsqu'il serait disponible sous sa forme définitive, afin que le Comité puisse examiner les questions en jeu et faire avancer les travaux dans les domaines relevant de son domaine de compétences; et
- .2 tenir le Comité FAL au courant des faits nouveaux qui pourraient intervenir au sein de l'OMD en ce qui concerne la sûreté de la chaîne logistique afin que le Comité puisse prendre les mesures nécessaires.

8.5 Lorsqu'il a examiné le document FAL 33/8/1 (Secrétariat), le Comité a pris note du texte de la résolution du Conseil de coopération douanière, par laquelle le Cadre de normes avait été adopté (annexe 1 du document FAL 33/8/1) et il a noté que le texte du Cadre de normes actuel était disponible sur le site Web de l'OMD (www.wcoomd.org) en langues anglaise, arabe, espagnole, française et russe.

8.6 Notant que le document FAL 33/8/2 (Secrétariat) avait également été diffusé au MSC 81 sous la cote MSC 81/5/4, le Comité a examiné les renseignements généraux fournis dans ce document au sujet d'une stratégie visant à mettre au point des procédures de sûreté et de facilitation pour le fret maritime dans le contexte du Cadre de normes, qui puisse servir de base à ses travaux; le document portait sur les dispositions actuelles de l'OMI en matière de sûreté de la cargaison, énoncées au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS, sur la Convention SUA et d'autres instruments obligatoires et directives de l'OMI, ainsi que sur les dispositions relatives à la sûreté de la cargaison élaborées par d'autres organisations internationales et non gouvernementales, notamment par l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation internationale de normalisation (ISO), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et résumait brièvement les travaux de l'OMD sur le Cadre de normes.

8.7 Selon la proposition formulée dans le document FAL 33/8/2, les dix-sept normes de l'OMD pourraient être classées en trois grandes catégories :

- .1 celles qui correspondent le mieux à l'esprit de la Convention FAL de 1965, telle que modifiée, et qui pourraient y être incluses;
- .2 celles qui s'appliquent particulièrement à la partie A du Code ISPS; et
- .3 celles qui s'appliquent particulièrement à la partie B du Code ISPS.

Toutefois, il a également été estimé que certaines normes de l'OMD s'appliquaient uniquement aux règlements douaniers. Une liste annotée du Cadre de normes de l'OMD, suggérant des références appropriées aux instruments de l'OMI, était établie à l'annexe du document FAL 33/8/2.

8.8 La proposition contenait des options pour l'élaboration de mesures conformes au Cadre de normes, à inclure dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans les parties A et B du Code ISPS, ainsi que des recommandations à l'intention du Comité FAL sur les dispositions éventuelles à inclure dans la Convention FAL.

8.9 Compte tenu des délais considérables que nécessiterait l'entrée en vigueur d'éventuels amendements aux Conventions SOLAS et FAL et au Code ISPS, et étant donné que les Gouvernements contractants auraient besoin de temps pour introduire la législation nationale d'application, le Comité était invité en vertu de cette proposition à envisager d'élaborer une circulaire commune MSC/FAL qui contienne des principes directeurs intérimaires sur les procédures visant à assurer la sûreté de la chaîne logistique du fret maritime. Le Comité a également noté que le MSC 81 avait été invité à examiner la possibilité d'accepter ces procédures comme étant conformes aux prescriptions de la règle XI-2/12 de la Convention SOLAS (Arrangements équivalents en matière de sûreté).

8.10 Ayant examiné les décisions du MSC 81 concernant le renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (FAL/33/8/5 (Secrétariat)), le Comité a noté que le Groupe de travail sur la sûreté maritime avait examiné la question de la sûreté des engins de transports fermés et des conteneurs transportés par les navires, dans le contexte plus large de la sûreté de la chaîne logistique et du Cadre de normes de l'OMD. Le Comité a en outre

noté que, s'il avait été généralement reconnu qu'un régime visant à sécuriser la chaîne logistique était nécessaire, certaines délégations au sein du Groupe avaient craint que de nombreux aspects de la sûreté de la chaîne logistique ne soient pas du ressort de l'Organisation. Au cours des débats qui avaient suivi, le MSWG avait examiné le troisième paragraphe du dispositif de la résolution 9 adoptée par la Conférence SOLAS de 2002, les prescriptions actuelles de la partie A du Code ISPS relatives aux responsabilités des installations portuaires en matière d'expédition de marchandises; la nécessité d'une interface entre le système de sûreté de la chaîne logistique et le plan de sûreté de l'installation portuaire, les pratiques actuelles à terre liées à la sûreté et aux cargaisons prescrites par l'OMI dans le cadre du Code IMDG, la dimension multimodale de la sûreté du conteneur et le rôle éventuel joué par la Convention SOLAS et le Code ISPS dans la sûreté de la chaîne logistique.

8.11 Le Comité a noté que le MSWG avait finalement décidé, pour faire avancer les choses, de recommander au MSC 81 de créer un groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du transport par mer des engins de transport fermés et des conteneurs et de lui confier le mandat qui figurait à l'annexe 2 du document FAL 33/8/5; toutefois, le MSC 81 avait plutôt décidé d'inviter le Comité FAL à envisager, à sa trente-troisième session, de confier cette tâche au Groupe de travail SPI en élargissant son mandat comme il convenait.

8.12 Dans le même contexte, le Comité a noté les renseignements communiqués par le Japon (FAL 33/8/3) sur les résultats de la Conférence ministérielle sur la sûreté dans les transports internationaux (la Conférence ministérielle de Tokyo) qui s'était tenue à Tokyo les 12 et 13 janvier 2006 à l'invitation du Gouvernement japonais. Cette conférence avait réuni les ministres chargés de la sûreté des transports et des fonctionnaires des 14 pays suivants : Allemagne, Australie, Canada, Chine, États-Unis, Fédération de Russie, France, Indonésie, Italie, Japon, Malaisie, République de Corée, Royaume-Uni, Singapour, ainsi que des représentants de la Commission européenne. Les décisions issues de la Conférence qui intéressent les travaux du Comité étaient énoncées dans la Déclaration ministérielle sur la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux (document FAL 33/8/3, annexe 2). La Conférence invitait, entre autres, l'OMI à envisager, en coopération avec l'OMD, la mise au point et l'adoption, le cas échéant, de mesures appropriées en vue de renforcer la sûreté du transport par mer de conteneurs dans la chaîne logistique internationale, tout en veillant à l'efficacité et à l'harmonisation sur le plan international.

8.13 Les États qui ont participé à la Conférence ont également décidé, en vue de renforcer la sûreté maritime, de s'attacher à donner suite à plusieurs autres mesures également énoncées dans la Déclaration ministérielle sur la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux.

8.14 Le Comité a noté que le MSC 81 avait répondu à la demande faite par la Conférence ministérielle de Tokyo, qui souhaitait que l'Organisation entreprenne une étude sur les moyens de renforcer la sûreté des navires autres que ceux déjà visés par les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS et formule des recommandations, le cas échéant.

8.15 Ayant examiné le document FAL 33/8/4 (BIMCO et ICS) et noté que certains de ses éléments étaient dépassés compte tenu des faits nouveaux récemment survenus à l'OMD, le Comité a noté la recommandation du BIMCO et de l'ICS, selon laquelle il devrait reporter toute décision sur d'éventuels amendements à la Convention FAL et sur les éventuels principes directeurs intérimaires sur les mesures concernant la sûreté du fret maritime, jusqu'à ce que les prescriptions relatives à l'application du Cadre de normes de l'OMD aient été adoptées et que le Cadre de normes ait été définitivement mis au point.

8.16 Le Comité a noté avec reconnaissance l'exposé de l'observateur de l'OMD sur le Cadre de normes SAFE et il a félicité l'OMD des travaux effectués à ce jour. L'observateur de l'OMD a fait remarquer que le Cadre n'était pas en soi une convention, et que ses dispositions seraient mises en oeuvre en fonction des capacités des 136 organisations membres.

8.17 Au cours du débat qui a suivi sur la meilleure manière de procéder pour mettre en oeuvre le Cadre de normes SAFE dans le contexte de la sûreté maritime et de la facilitation, la majorité des délégations ont jugé qu'il serait prématuré d'envisager d'apporter à ce stade des amendements à la Convention SOLAS, au Code ISPS et à la Convention FAL, mais ont reconnu qu'il serait opportun d'élaborer des directives à ce sujet. Notant que le MSC avait demandé de renvoyer la question au Groupe de travail SPI (paragraphe 8.11 ci-dessus), un certain nombre de délégations se sont inquiétées de ce que le Groupe de travail SPI, bien qu'il soit capable de s'occuper des questions de facilitation, ne dispose pas des compétences nécessaires pour traiter des aspects liés à la sûreté, et ont estimé que l'élaboration de principes directeurs appropriés devrait faire l'objet d'une initiative commune du Comité et du MSC.

8.18 À cet égard, rappelant que lors du MSC 81, le Groupe de travail sur la sûreté maritime avait souscrit à ce point de vue, le Président du MSC a invité les membres du Comité à se tenir en rapport avec leurs chefs de délégation respectifs au MSC, afin de veiller à l'efficacité de cette initiative commune.

8.19 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur l'interface navire/port d'examiner et de recommander, en tenant compte des décisions pertinentes de la Conférence SOLAS de 2002, du Cadre de normes de l'OMD, des documents FAL 33/8/2 et FAL 33/8/5 (Secrétariat), des aspects essentiels du document FAL 33/8/3 (Japon) et du document FAL 33/8/4 (BIMCO et l'ICS), la marche à suivre par le Groupe de travail mixte MSC/FAL pour élaborer des mesures visant à renforcer encore la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par les navires tout en réalisant des progrès concrets dans la facilitation des transports maritimes.

8.20 Dans le contexte des questions relevant du présent point de l'ordre du jour, le Comité a arrêté le mandat ci-après du Groupe de travail sur l'interface navire/port :

Compte tenu de la décision du Comité plénier tendant à créer un groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs, et en fondant ses travaux sur l'annexe 2 du document FAL 33/8/5 (Secrétariat) :

- .1 passer en revue, du point de vue du Comité FAL, et soumettre à l'approbation du Comité, le projet de mandat du Groupe de travail MSC/FAL; et
- .2 étudier s'il est nécessaire de réviser la norme 2.1, et donner un avis à ce sujet au Comité.

Rapport du Groupe de travail

8.21 Ayant examiné la partie du rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.4) portant sur ce point, le Comité a pris les décisions indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs

8.22 Le Comité a approuvé, en ce qui le concernait, le mandat du Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs, tel qu'il figure à l'annexe 3, et décidé de le renvoyer au MSC 82 pour suite à donner.

8.23 Le Comité a noté que la première réunion du Groupe de travail mixte MSC/FAL aurait lieu pendant le MSC 82. Étant donné que le MSC 81 avait déjà décidé de convoquer le Groupe de travail sur la sûreté maritime pendant le MSC 82, le Groupe de travail mixte MSC/FAL se réunirait dans le cadre de ce groupe. Les documents devant être examinés par le Groupe de travail mixte MSC/FAL devaient être soumis en tant que documents à examiner par le MSC 82 au titre du point 4 de l'ordre du jour (Mesures pour renforcer la sûreté maritime). Les dates limites pour la soumission de ces documents sont celles applicables aux documents devant être examinés par le MSC 82, et sont indiquées à la fin du document MSC 82/1.

8.24 Le Comité a décidé que, sous réserve des délibérations et des décisions pertinentes du MSC 82, la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/FAL pourrait avoir lieu pendant le FAL 34 dans le cadre du point de l'ordre du jour intitulé "Sécurisation et facilitation du commerce international".

8.25 Le Comité a prié instamment tous les Gouvernements Membres et les organisations internationales de consulter leurs experts sur tous les aspects de la sûreté et de la facilitation du fret maritime, et à soumettre leurs propositions sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs au MSC 82, en vue de leur examen par le Groupe de travail mixte MSC/FAL.

Révision de la Norme 2.1 de la Convention FAL

8.26 Le Comité a noté qu'aucun document n'ayant été soumis pour proposer des amendements à la Norme 2.1 de la Convention FAL, le Groupe était convenu qu'il n'était pas approprié de poursuivre l'examen de la question. Le Comité a donc instamment prié les Gouvernements Membres et les organisations internationales d'examiner à nouveau s'il était nécessaire de modifier la Norme 2.1 de la Convention FAL, et, dans l'affirmative, de soumettre leurs propositions au FAL 34.

9 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES

Passagers clandestins

Généralités

9.1 Le Comité a rappelé qu'après avoir noté que depuis l'adoption des amendements de 2002 à la Convention FAL portant sur le règlement des cas d'embarquement clandestin et l'entrée en vigueur, le 1er juillet 2004, du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le nombre de cas d'embarquement clandestin avait diminué de manière spectaculaire, le FAL 32 avait indiqué qu'à son avis, cela montrait clairement que les efforts de l'OMI avaient un effet positif sur la réduction du nombre de cas d'embarquement clandestin.

9.2 Le Comité a également rappelé qu'au FAL 32, plusieurs délégations et observateurs avaient estimé que dans la réalité, le nombre de cas d'embarquement clandestin était peut-être bien plus élevé vu que les pays n'avaient pas tous signalé les cas survenus. D'autres délégations avaient indiqué que le nombre réel de cas d'embarquement clandestin était peut-être beaucoup plus élevé que les statistiques de cas signalés ne l'indiquaient car le système actuel de notification n'exigeait pas de signaler les tentatives de cas d'embarquement clandestin.

9.3 Le Comité a été informé que depuis le FAL 32, le Secrétariat avait diffusé, sur la base des renseignements qu'il avait reçus des États Membres, les circulaires FAL.2/Circ.91, 92 et 94 couvrant les périodes allant du 1er juillet 2005 au 31 mars 2006 et qu'au cours de cette période, 92 cas avaient été signalés.

9.4 Le Comité a noté qu'au total, 2 532 cas d'embarquement clandestin mettant en cause 7 934 passagers clandestins avaient été signalés depuis 1998 et a été informé que le Secrétariat avait diffusé la circulaire FAL.2/Circ.95, qui fournissait les statistiques annuelles pour 2005 et indiquait qu'au total, 96 cas d'embarquement clandestin mettant en cause 209 passagers clandestins avaient été signalés à l'Organisation. Ces statistiques montrent que 106 passagers clandestins venaient de pays de l'Afrique de l'Est, 47 des régions de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer du Nord, 29 des régions de l'Amérique du Sud, de l'Amérique du Nord et des Caraïbes, 22 de pays de l'Afrique de l'Est et de la région de l'océan Indien et 5 de régions non précisées.

9.5 Le Comité a remercié les États Membres et les organisations internationales qui avaient soumis des rapports sur les cas d'embarquement clandestin et il les a invités à continuer à signaler de tels incidents et il a prié instamment les États Membres et organisations internationales qui n'avaient pas encore soumis de tels rapports, de le faire conformément aux dispositions de la résolution A.871(20) et de la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1.

Législation nationale ou pratiques concernant les passagers clandestins

9.6 Le Comité a rappelé que le président du FAL 32, après avoir rappelé que selon la Pratique recommandée 4.6.2, aux termes de laquelle "pour recueillir les renseignements utiles à notifier, le capitaine du navire devrait utiliser le formulaire reproduit à l'appendice 3", et compte tenu du succès des mesures prises en vue de résoudre les cas d'embarquement clandestin, avait indiqué qu'à son avis, les États Membres et les organisations internationales souhaiteraient peut-être envisager de donner à cette pratique recommandée le statut de norme et de faire du formulaire recommandé un formulaire FAL, ce qui contribuerait à harmoniser les formulaires utilisés pour la notification des cas d'embarquement clandestin aux pouvoirs publics et faciliterait ainsi la tâche des capitaines de navires en réduisant le nombre de documents requis.

9.7 Le Comité a également rappelé que le FAL 32 avait invité les États Membres et les organisations internationales à examiner cette proposition du président puis à faire part au FAL 33 de leurs observations et propositions et à lui soumettre des modèles des formulaires et notifications nationaux qu'ils utilisent pour les passagers clandestins.

9.8 Notant qu'aucune proposition n'avait été soumise à ce sujet à sa présente session, le Comité a prié instamment les États Membres et les organisations internationales d'envisager de soumettre des propositions au FAL 34.

Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20))

9.9 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait invité les Gouvernements Membres à soumettre au FAL 33 des observations et propositions en vue de renforcer les Directives sur le partage des responsabilités visant à garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, s'il le jugeait nécessaire. Ayant noté qu'aucun document n'avait été soumis sur cette question, le Comité est convenu que les Directives devraient être jugées adéquates et qu'aucune nouvelle mesure n'était nécessaire.

Personnes secourues en mer

Généralités

9.11 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait adopté des amendements à la Convention FAL qui concernaient les personnes secourues en mer.

Procédures administratives et liste de contrôle pour le débarquement des personnes secourues en mer

9.12 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait décidé que la question des procédures administratives et de la liste de contrôle pour le débarquement des personnes secourues en mer devrait être examinée plus avant à la présente session et qu'il avait invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions sur l'élaboration de procédures administratives et d'une liste de contrôle pour le débarquement des personnes secourues en mer.

9.13 Le Comité a pris acte du geste humanitaire, conforme au droit international et coutumier, qu'avaient fait le capitaine et l'équipage du navire de croisière **Noordam** en portant secours à 22 personnes dans la mer Égée en juin 2006; il a exprimé sa sympathie pour tous ceux que des circonstances impérieuses poussaient à quitter leur pays d'origine et a rendu hommage aux efforts déployés collectivement par le Secrétaire général, le HCR et les autorités néerlandaises et turques, efforts qui avaient permis de débarquer les réfugiés sains et saufs dans le port de Kusadasi (Turquie).

9.14 Le Comité a noté qu'aucune proposition n'avait été présentée à ce sujet; toutefois, à l'issue d'un échange de vues qui a mis en évidence et en relief l'importance de la question, il a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sur les procédures administratives et la liste de contrôle pour le débarquement des personnes secourues en mer, dont les travaux seraient coordonnés par le Danemark*, et qui aurait le mandat suivant (FAL 33/WP.7) :

- .1 identifier les procédures administratives nationales utilisées par les États Membres;

* **Coordonnateur :**
M. Frank Bjerg Mortensen
Head of Division
Ministry of Economic
and Business Affairs
38 C, Vermundsgade
DK-2100 Copenhagen Ø

Téléphone : +45 39 17 44 00
Ligne directe : +45 39 17 45 12
Télécopieur : +45 39 17 44 01
Télécopieur direct : +45 39 17 44 19
fbm@dma.dk
www.dma.dk

- .2 étudier ces procédures et en identifier les communs dénominateurs; et
- .3 élaborer les directives supplémentaires qui pourraient être utiles au déroulement rapide et ordonné du débarquement des personnes secourues en mer.

Évolution des travaux du Groupe interorganisations

9.15 Le Comité a été informé que le Secrétariat avait continué à coopérer étroitement avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies en ce qui concernait les personnes secourues en mer qui, par la suite, se révélaient faire partie d'une migration non réglementée. À la suite des récentes activités interorganisations menées en matière de traitement des personnes secourues en mer, sur l'invitation du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, le Secrétariat a participé à plusieurs réunions, dont une réunion d'experts qui s'était tenue à Athènes (Grèce) en septembre 2005 et avait examiné les problèmes de migration propres à la région de la Méditerranée, comme le trafic illicite de migrants en provenance de l'Afrique du Nord et ses incidences sur les moyens de recherche et de sauvetage dans la région, etc. Cette réunion a été suivie d'une réunion des représentants des chefs d'État, qui s'est tenue en Espagne en mai 2006.

9.16 Le Comité a noté qu'à ces réunions, le Secrétariat avait présenté des exposés sur les obligations juridiques et humanitaires qui incombent aux capitaines des navires en mer et sur les nouveaux amendements aux Conventions SOLAS et SAR et aux directives connexes et qu'il avait représenté les intérêts maritimes au cours des délibérations qui avaient eu lieu, en particulier au sujet des répercussions qu'auraient les nouveaux amendements apportés aux conventions pour les États Membres. Il a été relevé que grâce à l'initiative interorganisations de l'ONU, les organisations avaient pu maintenir une liaison efficace et coopérer étroitement lors de plusieurs incidents récents au cours desquels des personnes en détresse avaient été secourues en mer par des navires et avaient été débarquées par la suite en lieu sûr à terre.

9.17 Le Comité a également été informé que le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés avait mis au point, avec l'aide du Secrétariat, un prospectus qui devait être distribué aux capitaines de navire en tant que guide de consultation rapide des principes et pratiques appliqués aux migrants et aux réfugiés, et que, si tout allait bien, ce guide serait achevé et diffusé sous peu.

9.18 Après avoir pris note des renseignements fournis, le Comité a prié le Secrétariat de continuer à le tenir informé de tout fait nouveau qui interviendrait dans les activités du Groupe interorganisations.

10 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES NAVIRES

État d'application des formulaires FAL

10.1 Le Comité a pris note (FAL 33/10) des renseignements actualisés fournis par 56 États Membres au sujet de l'état d'application des formulaires FAL (1 à 7) et il a été informé que depuis la soumission du document FAL 32/13 au FAL 32, des renseignements supplémentaires avaient été reçus des Bahamas, du Japon et de l'Égypte et qu'il en était rendu compte dans le document FAL 33/10.

10.2 Le Comité a remercié les États Membres qui avaient répondu à la demande de renseignements sur l'état d'application des formulaires FAL et il a prié instamment les États Membres qui n'avaient pas encore répondu à cette demande, de le faire dès qu'ils le

pourraient, sans oublier d'inclure des renseignements sur l'état d'application du nouveau formulaire FAL 7 de l'OMI (Manifeste de marchandises dangereuses) (FAL.2/Circ.51/Rev.1).

Fusionnement des formulaires FAL 2 et 7

10.3 Le Comité a examiné le document FAL 33/10/1, dans lequel la République islamique d'Iran, notant que si des cargaisons dangereuses qui relèvent des neuf classes du Code IMDG sont fréquemment transportées entre pays développés, elles le sont aussi d'un port du monde à un autre où, parfois, les capitaines jugent superflu de les déclarer à l'autorité portuaire, proposait de fusionner le formulaire FAL 2 (Déclaration de la cargaison) et le formulaire FAL 7 (Manifeste de cargaisons dangereuses), estimant que cela faciliterait la déclaration de toutes les cargaisons, et en particulier des cargaisons dangereuses.

10.4 Après avoir pris note de la teneur de la proposition de la République islamique d'Iran, le Comité a décidé qu'il examinerait cette proposition en détail à sa trente-quatrième session et a invité les États Membres et les organisations internationales à formuler des observations à son sujet.

11 QUESTIONS DE FACILITATION LIÉES AUX AUTRES FORMULAIRES ET CERTIFICATS DE L'OMI

Liste des certificats et documents devant se trouver à bord du navire

11.1 Le Comité a rappelé que la liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, telle qu'approuvée par le FAL 31, le MSC 79 et le MEPC 52, avait été diffusée sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151 datée du 17 décembre 2004.

11.2 Le Comité a rappelé également qu'il avait décidé à sa trente-deuxième session que la liste susmentionnée devrait recenser les certificats et documents requis en vertu des instruments de l'OMI et ne pas comprendre les documents exigés par les instruments d'autres organisations internationales ou par les autorités gouvernementales.

11.3 Ayant prié le Secrétariat de maintenir la liste à l'étude et, le cas échéant, d'établir un projet de liste révisée, ainsi que le projet de circulaire FAL/MEPC/MSC correspondant, pour examen au FAL 34, le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à communiquer directement au Secrétariat leurs observations ou contributions, selon le cas.

Accès électronique aux certificats et documents de l'OMI

Généralités

11.4 Le Comité a rappelé qu'il avait estimé, à sa trente-deuxième session, qu'un système d'accès électronique aux certificats et documents de l'OMI présenterait les avantages suivants, du point de vue de la simplification des formalités :

- .1 il réduirait les retards dans les ports, puisque les fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port pourraient examiner et vérifier les certificats et documents avant l'arrivée du navire;
- .2 il renforcerait la sûreté, car le risque que les certificats sur papier soient frauduleux serait moindre;

- .3 il réduirait le risque de retenue des navires au port au cas où le certificat sur papier serait détruit accidentellement par suite d'un incendie ou d'une inondation ou de tout autre sinistre survenant à bord;
- .4 il permettrait au capitaine de passer moins de temps à rassembler et à présenter les certificats et documents lors des inspections des navires, puisque ceux-ci pourraient être vérifiés avant l'arrivée; et
- .5 il permettrait aux autorités de l'État du port d'accéder à tout moment aux certificats et documents du navire, ce qui permettrait de résoudre les éventuels problèmes entre l'État du port et l'État du pavillon.

11.5 Le Comité a aussi rappelé qu'à sa trente-deuxième session, il avait reconnu qu'il faudrait analyser plus en détail la question pour identifier les certificats et documents qu'il conviendrait d'avoir à bord et ceux qui pourraient être conservés sous format électronique, et qu'il faudrait examiner soigneusement la question de savoir qui pourrait avoir accès à ces documents électroniques.

11.6 Le Comité a rappelé en outre qu'à sa trente-deuxième session, compte tenu des avantages que semblait présenter, pour les États du port, l'accès aux renseignements concernant les certificats et documents des navires avant leur arrivée, et puisqu'il serait bon que le navire n'ait plus à rassembler et à présenter ces certificats et documents lors des inspections par l'État du port, il avait invité le MSC et le MEPC à convenir que la proposition méritait d'être examinée plus avant par le Comité et à lui signaler quels étaient les certificats qui pourraient être accessibles par des moyens électroniques (voir également les paragraphes 11.7 à 11.10).

Résultats des travaux du MEPC 54

11.7 Le Comité a noté (FAL 33/11) que le MEPC 54 :

- .1 ayant pris note des résultats des travaux pertinents du FAL 32, avait examiné la proposition d'INTERTANKO (MEPC 54/11/4) concernant l'accès en ligne aux certificats et documents du navire qui était actuellement possible par l'intermédiaire du système Q88.com, et les renseignements sur l'expérience des membres d'INTERTANKO à cet égard;
- .2 avait noté que les délibérations du FAL 32 visaient essentiellement à faciliter l'accès aux certificats aux fins d'inspection en vertu des différentes conventions de l'OMI, ce qui ne signifiait pas nécessairement que l'accès en ligne remplacerait les documents sur papier conservés à bord du navire; et
- .3 à l'issue des débats, avait noté un certain nombre de préoccupations à l'égard de systèmes exploités et gérés à des fins commerciales, accessibles uniquement à leurs abonnés, et le MEPC n'avait pas été en mesure d'entériner le système Q.88.com.

11.8 Le Comité a noté en outre avec satisfaction qu'un certain nombre de délégations qui avaient pris la parole avaient appuyé la proposition relative à l'accès en ligne des certificats et estimé que le Comité FAL devrait poursuivre l'examen de la question, notamment du point de vue de la fiabilité et de la sécurité de ces systèmes.

Résultats des travaux du MSC 81

11.9 Le Comité a noté que le MSC 81 (FAL 33/2/1, paragraphes 4 à 6) avait examiné les résultats des travaux du FAL 32 et du MEPC 54 et la proposition d'INTERTANKO (MSC 81/24/9) concernant l'accès en ligne aux certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord et, après avoir examiné la question, avait souscrit à la décision du MEPC 54 selon laquelle le Comité FAL devrait poursuivre l'examen de la question, notamment en termes de fiabilité et de sécurité des bases de données s'agissant de l'accès en ligne aux certificats et documents des navires, et avait demandé instamment aux États Membres et aux organisations de soumettre des propositions pertinentes pour examen par le Comité FAL.

11.10 En outre, conscient du potentiel présenté par l'accès en ligne aux certificats et documents et ayant dûment noté la faisabilité technique du système, le MSC 81 avait recommandé qu'une démarche graduelle soit adoptée et que l'accent soit mis sur la simplification du système. Concernant l'utilisation potentielle de ce système dans les procédures de contrôle des navires par l'État du port, le MSC 81 avait noté l'avis selon lequel un accès électronique aux certificats ne serait pas considéré comme pouvant remplacer l'inspection physique des certificats mais qu'il pourrait être utile dans le cadre de l'établissement des priorités en matière d'inspection des navires par l'État du port.

Constitution d'un groupe de travail par correspondance

11.11 Souscrivant aux vues du MEPC 54 et du MSC 81 indiquées ci-dessus et ayant examiné le document FAL 33/11/1, dans lequel l'ICS réaffirmait que la validation et l'examen de nombreux certificats et documents obligatoires que les navires sont actuellement tenus d'avoir à bord pourraient être effectués de façon plus satisfaisante s'il était fait usage de l'accès en ligne aux bases de données des administrations qui délivrent le certificat, et à l'issue d'un débat préliminaire sur la question, le Comité a constitué le groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux Certificats et documents de l'OMI, sous la houlette de l'ICS*, auquel il a confié les tâches suivantes (FAL 33/WP.6) :

- .1 identifier les certificats qu'il serait utile d'inclure dans les bases de données en ligne;
- .2 identifier les étapes qui aboutiront à l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires;
- .3 décrire chaque étape et déterminer les délais associés;
- .4 formuler des observations sur la fiabilité et la sécurité des bases de données s'agissant de l'accès en ligne à l'information; et
- .5 rendre compte au FAL 34.

*

Coordonnatrice :

Emily Comyn

Adviser (Shipping Policy)

12 Carthusian Street,

Londres EC1M 6EZ

Téléphone : +44 20 7417 8844 (standard)

+44 20 7417 2858 (ligne directe)

Télécopie : +4420 7417 8877

Courriel : Emily-comyn@marisec.org

Site Web : www.marisec.org

12 INTERFACE NAVIRE/PORT

Bibliographie

12.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait invité les Gouvernements Membres et les organisations internationales à continuer de soumettre au Secrétariat les renseignements voulus sur les publications afin que celui-ci puisse à son tour tenir à jour la bibliographie au fur et à mesure des changements apportés.

12.2 Le Comité a noté que la liste révisée des publications ayant un rapport avec les questions relatives à l'interface navire/port était disponible dans la circulaire FAL.6/Circ.14 et il a invité les États Membres et les organisations internationales à passer en revue les détails des publications donnés dans cette circulaire et à indiquer au Secrétariat quelles étaient les publications qui n'étaient plus disponibles ou dépassées et quelles étaient celles qui, à leur avis, devraient être ajoutées à la liste.

Élaboration d'un cours type relatif à la formation du personnel des services d'amarrage

12.3 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11 sur les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage, et établi un groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un cours type relatif à la formation du personnel des services d'amarrage, sous la coordination de l'Allemagne. Il avait notamment chargé ce groupe d'élaborer le schéma et le descriptif du cours type, de même qu'un mandat à l'intention des personnes chargées de son élaboration, et de le soumettre à l'examen du FAL 33, avec un calendrier devant aboutir à la présentation du projet de cours type à l'OMI, prêt à photographier.

12.4 Ayant été informé par la délégation allemande que M. Hans-Jurgen Roos, le coordonnateur du Groupe de travail par correspondance, était tombé malade et était actuellement en convalescence, le Comité a prié la délégation allemande de transmettre à M. Roos les meilleurs voeux du Comité et du Secrétariat pour un prompt rétablissement, et il a décidé de reporter l'examen de la question au FAL 34.

Difficultés rencontrées lors des expéditions de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG

Généralités

12.5 Le Comité a rappelé que, préoccupé par les conséquences potentiellement négatives que pourrait avoir, sur la santé publique, le fait de refuser des expéditions de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG qui avaient des applications médicales, le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.12 sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et, en particulier, du cobalt-60.

12.6 Le Comité a noté que, constatant qu'en dépit de la diffusion de la circulaire susmentionnée, la situation ne s'était pas améliorée et le transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et, en particulier, du cobalt-60, continuait à poser problème, l'Assemblée avait adopté, à sa vingt-quatrième session, la résolution A.984(24) intitulée "Facilitation du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières qui ont des applications médicales ou pour la santé publique".

12.7 Ayant rappelé les décisions pertinentes prises par le FAL 32 et l'A 24, le Comité a pris les mesures indiquées aux paragraphes 12.8 à 12.17.

Mécanisme ad hoc au sein du Secrétariat pour coordonner les efforts visant à résoudre au plus vite les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG

12.8 Le Comité a noté, en particulier, le paragraphe 7 du dispositif de la résolution A.984(24), dans lequel l'Assemblée invitait le Secrétaire général à étudier, en étroite coopération avec l'AIEA, la possibilité de créer au sein de l'Organisation un mécanisme *ad hoc* qui coordonnerait les efforts visant à résoudre au plus vite les difficultés rencontrées dans le transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG.

12.9 Dans le contexte de cette résolution, le Comité a été informé que le Secrétariat avait entrepris des consultations informelles avec des représentants des États Membres intéressés, y compris des représentants de l'IAPH, l'ICHCA et l'ICS, et qu'il était ressorti de ces consultations que les choses pourraient aller de l'avant si l'on établissait au sein du Secrétariat un point de contact auquel les secteurs de l'industrie qui rencontrent des difficultés dans le cadre du transport par mer de matières radioactives de la classe 7 pourraient fournir des renseignements sur les causes de ces retards et refus et proposeraient des solutions. L'OMI suivrait de près la situation en fonction des rapports présentés et prendrait des mesures appropriées, en se mettant notamment en rapport avec les autorités nationales compétentes en vue de faciliter le transport des matières en question.

12.10 Compte tenu de ce qui précède, le Comité a fait observer en particulier que l'OMI devrait jouer le rôle de facilitateur.

12.11 Exprimant sa reconnaissance au Secrétariat qui s'efforçait d'étudier comment créer un tel mécanisme *ad hoc*, le Comité a été en faveur d'un tel mécanisme, estimant qu'il contribuerait à résoudre les difficultés mentionnées (se reporter également au paragraphe 12.22.2).

Attribution d'un numéro ONU spécifique et d'une désignation officielle de transport aux matières radioactives utilisées dans des applications médicales ou pour la santé publique

12.12 Eu égard à l'image négative liée au transport de matières radioactives de la classe 7, et notant qu'il pourrait être approprié d'envisager d'attribuer un numéro ONU spécifique et, de ce fait, une désignation officielle de transport aux matières radioactives en colis utilisées exclusivement dans des applications médicales ou pour la santé publique, le Comité a décidé qu'il ne serait pas opportun d'attribuer des numéros ONU spécifiques sur la base des exigences des utilisateurs de ces matières.

Rubrique dans le document de transport et/ou le manifeste de marchandises dangereuses (formulaire FAL No 7) visant à confirmer que les matières radioactives devant être transportées sont destinées à être utilisées exclusivement dans des applications médicales ou pour la santé publique

12.13 Notant que la rubrique dans le document de transport et/ou le manifeste de marchandises dangereuses (formulaire FAL No 7) visant à confirmer que les matières radioactives devant être transportées sont destinées à être utilisées dans des applications médicales ou pour la santé publique faciliterait leur identification en tant que telles par les autorités publiques concernées, le Comité a décidé (FAL 33/WP.4, paragraphe 14) d'insérer ce qui suit dans ces documents :

"Le cobalt-60 dans cette expédition a été spécifiquement produit pour être utilisé immédiatement dans des applications médicales, à la consommation, pour la santé publique ou dans des applications agricoles."

et il a invité le DSC 11 à formuler des observations sur cette rubrique dans le cadre de l'examen des questions techniques qui sont de son ressort, sous réserve d'une décision concordante du MSC.

12.14 La délégation française a exprimé une réserve quant à la décision du Comité d'insérer la phrase ci-dessus, ou une rubrique correspondante, dans le document de transport et/ou le manifeste de marchandises dangereuses.

Formulaire de notification des refus et retards dans le transport par mer de matières radioactives

12.15 Le Comité a examiné la proposition du World Nuclear Transport Institute (WNTI) (FAL 33/12/1) qui, se référant au paragraphe 4 du dispositif de la résolution A.984(24), présentait un formulaire de notification des refus et retards survenus dans le transport par mer de matières radioactives; ayant accepté cette proposition en principe, il a chargé le Groupe de travail sur l'interface navire/port d'élaborer un projet de formulaire de notification des refus et retards dans le transport par mer de matières radioactives.

Rapports sur les difficultés rencontrées et les refus subis dans le cadre du transport par mer de matières radioactives de la classe 7

12.16 Conformément au paragraphe 4 du dispositif de la résolution A.984(24), le Canada (FAL 33/12/3) a fait part au Comité d'exemples de difficultés rencontrées dans le cadre du transport par mer de matières radioactives de la classe 7, en particulier du cobalt-60, ou de refus de transporter ces matières à bord des navires, et en a expliqué les raisons.

12.17 Ayant noté avec reconnaissance les renseignements communiqués par le Canada, le Comité a invité la délégation canadienne à envisager de communiquer au FAL 34, pour examen, les renseignements figurant dans le document FAL 33/12/3, sous la forme arrêtée par le Comité, y compris les raisons des retards et refus, ainsi que des propositions sur la marche à suivre.

Difficultés rencontrées dans le cadre du transport par mer des produits relevant de la division 1.4S du Code IMDG, en particulier les munitions de sport et éléments connexes

12.18 Le Comité a examiné le document FAL 33/INF.2 (Italie), dans lequel le Comité était invité à noter le nombre croissant de difficultés rencontrées dans le cadre de l'expédition, à l'échelle mondiale, de munitions de sport, relevant de la division 1.4S (No ONU 0012) et le fait que certains transporteurs commerciaux et certains ports se heurtaient à de plus en plus de difficultés pour faire accepter le transport par mer de tels produits. L'Italie a souligné que de tels refus montraient la nécessité croissante d'une harmonisation à l'échelle mondiale de la facilitation du trafic maritime entre les diverses autorités en vue d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport de marchandises dangereuses.

12.19 Ayant noté les préoccupations exprimées par l'Italie, le Comité a décidé qu'il faudrait élaborer une circulaire FAL appropriée qui en tiendrait compte, et il a décidé de renvoyer la question au Groupe de travail sur l'interface navire/port, pour examen plus approfondi.

Création d'un groupe de travail

12.20 Le Comité a convoqué le Groupe de travail sur l'interface navire/port et lui a confié les tâches suivantes, outre celles indiquées aux paragraphes 7.22 et 8.20 :

- .1 en se basant sur le document FAL 33/12/1 (WNTI), élaborer un projet de formulaire de notification des refus et retards dans le transport de matières radioactives et une analyse du mécanisme d'utilisation de tels rapports, comme indiqué au paragraphe 5 du document FAL 33/12/2 (Secrétariat);
- .2 en se basant sur le document FAL 33/INF.2 (Italie), étudier la portée des directives requises pour résoudre les problèmes évoqués dans ce document, et élaborer un projet de circulaire FAL approprié à soumettre à l'approbation par le Comité; et
- .3 élaborer le projet de mandat d'un Groupe de travail par correspondance, à soumettre à l'approbation du Comité.

Rapport du Groupe de travail

12.21 Ayant examiné la partie du rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.4) portant sur ce point, le Comité a pris les décisions indiquées ci-après :

Refus et retards subis dans le transport de matières radioactives

12.22 Dans le contexte de la facilitation du transport de matières radioactives de la classe 7, le Comité a :

- .1 approuvé le formulaire intitulé "Rapport sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG", qui figure à l'annexe 4; et
- .2 approuvé la constitution, sous la houlette du Canada*, d'un groupe de travail par correspondance sur la mise au point d'un mécanisme, au sein de l'OMI, pour la résolution des difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, en lui confiant le mandat suivant :

Compte tenu des décisions pertinentes prises et des observations formulées en séance plénière, et sur la base de la résolution A.984(24), élaborer un processus en vertu duquel l'OMI, en coopération avec l'AIEA, surveillera, facilitera et coordonnera la résolution des difficultés identifiées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, et, en outre :

*

Coordinateur :

Paul Gray
Vice President, Global Logistics
MDS Nordion
447 March Road
Kanata, Ontario, Canada
K2K 1X8
Téléphone : 613-592-3400 Ext. 2483
Télécopie : 613-591-7481
Courriel : paul.gray@mdsinc.com

- .1 intégrer le formulaire intitulé "Rapport sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG"; et
- .2 intégrer, le cas échéant, le texte concernant l'utilisation du cobalt-60 dans des applications médicales ou pour la santé publique, à faire figurer éventuellement dans la déclaration de marchandises dangereuses.

Expédition de matières dangereuses, et notamment, de munitions de sport et éléments connexes (division 1.4S du Code IMDG)

12.23 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.6/Circ.15 sur les difficultés rencontrées dans le cadre de l'expédition de marchandises dangereuses et, en particulier, des munitions de sport et éléments connexes (division 1.4S du Code IMDG).

13 SOUS-PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE POUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

État des activités relatives à l'application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965)

13.1 Le Comité était saisi du document FAL 33/13 sur l'état des activités relatives à l'application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965) menées en 2005 et en 2006 et a noté qu'en 2005, l'OMI a mené les activités suivantes au titre du Programme intégré de coopération technique (PICT) :

- .1 un séminaire régional tenu à Bahreïn, qui a réuni des participants des pays suivants : Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman et Yémen;
- .2 quatre séminaires nationaux organisés dans les pays suivants : Kenya, Cap-Vert, Viet Nam et Sierra Leone; et
- .3 trois missions d'évaluation des besoins effectuées au Kenya, au Viet Nam et au Cap-Vert.

Dans le cadre ci-dessus, le Comité a été informé qu'en 2005, 208 participants de Bahreïn, du Cap-Vert, du Kenya, de Sierra Leone et du Viet Nam avaient bénéficié des activités de l'OMI relatives à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée.

13.2 Le Comité a en outre été informé des six activités suivantes prévues pour 2006 :

- .1 un séminaire régional au Bénin;
- .2 un séminaire sous-régional au Nigéria; et
- .3 quatre séminaires nationaux en République islamique d'Iran, à Maurice, au Pakistan et au Sénégal.

Dans le cadre ci-dessus, le Comité a été informé qu'en 2006, des chiffres indicatifs faisaient apparaître que 210 participants de 24 pays, à savoir : Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo, République démocratique du Congo, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée,

Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, République islamique d'Iran, Libéria, Madagascar, Mauritanie, Maurice, Nigéria, Pakistan, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone et Togo, devraient avoir bénéficié des activités de l'OMI ayant trait à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée.

13.3 Le Comité a remercié les Gouvernements des pays suivants : Bahreïn, Bénin, Cap-Vert, République islamique d'Iran, Kenya, Maurice, Nigéria, Pakistan, Sénégal, Sierra Leone et Viet Nam d'avoir accueilli ces manifestations et le Secrétariat et les consultants d'avoir organisé et mené à bien ces missions.

13.4 La délégation vietnamienne, remerciant le Secrétariat du soutien apporté concernant l'application de la Convention FAL, a sollicité l'aide et la coopération des États Membres en ce qui concerne l'examen de la législation vietnamienne visant à faciliter le trafic maritime.

13.5 La délégation uruguayenne, appuyée par les délégations vénézuélienne, libérienne et bahamienne, a salué les efforts du Secrétariat tendant à promouvoir une meilleure compréhension de la Convention au plan international et elle a en outre prié le Secrétariat d'envisager d'organiser et/ou de présider, selon les circonstances, des manifestations semblables dans la région d'Amérique latine et des Caraïbes.

Accès gratuit aux instruments de l'OMI au format électronique

13.6 Le Comité a rappelé que le C 94 avait examiné les résultats du projet pilote relatif à l'accès électronique à certaines publications de l'OMI (C 94/3(e)/3) et avait décidé de poursuivre ce projet une année de plus puis d'en évaluer l'efficacité en tenant compte des recommandations du Comité de la coopération technique. Le Conseil a également prié le Secrétariat de procéder à une étude, dans le cadre du PICT, pour évaluer l'impact relatif du projet sur les pays en développement et pour déterminer la façon dont le projet pourrait être utilisé beaucoup plus et plus efficacement par les pays en développement.

13.7 Le Comité a noté que le C 96 avait pris note de l'achèvement de l'étude concernant le degré d'utilisation du projet d'accès libre aux textes de l'OMI par les pays en développement (TC 56/12, section 9) et souscrit à la recommandation selon laquelle le Secrétariat devrait réexaminer la méthode d'accès aux textes gratuits de l'OMI sous forme électronique, afin de rendre un tel accès plus facile et d'éviter tout double emploi.

13.8 Le Comité a également noté que le Conseil avait souscrit à la recommandation selon laquelle les États Membres et la communauté des donateurs devraient être encouragés à fournir aux administrations des pays en développement du matériel informatique afin qu'ils puissent bénéficier de l'accès aux textes de l'OMI sous forme électronique.

14 INSTITUTIONNALISATION DU COMITÉ FAL

État des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI

14.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait instamment prié les États Membres qui n'avaient pas encore accepté les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI, de le faire dès que possible, et qu'il avait souligné que ces amendements n'avaient aucune incidence financière pour les pays qui les acceptaient.

14.2 Le Comité a noté (FAL 33/2) que le Conseil, à sa vingt-troisième session extraordinaire, avait demandé au Secrétaire général de continuer à prier instamment les États Membres qui

n'auraient pas encore accepté les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI, de le faire dans les plus brefs délais et de faire rapport à la quatre-vingt-seizième session du Conseil.

14.3 Le Comité a été informé qu'en réponse à la demande susmentionnée, le Secrétaire général avait écrit au Ministère des affaires étrangères des États Membres qui n'avaient pas encore accepté les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI, en les invitant à envisager de le faire, afin de permettre l'entrée en vigueur à brève échéance de ces amendements.

14.4 Le Comité a noté que le Conseil, à sa quatre-vingt-seizième session, avait noté en particulier les mesures supplémentaires qu'avait prises le Secrétaire général pour encourager d'autres acceptations afin que le nombre requis pour que les amendements de 1991 de la Convention portant création de l'OMI puissent entrer en vigueur soit atteint, et qu'il l'avait invité à continuer à prier instamment les États Membres, et en particulier les membres du Conseil, qui ne l'auraient pas encore fait, d'envisager d'accepter dès que possible ces amendements et de faire rapport à la quatre-vingt-dix-septième session du Conseil en conséquence.

14.5 Le Comité a noté (FAL 33/14/1) qu'à la date du 26 avril 2006, 98 États Membres avaient accepté les amendements, et que les listes des États Membres qui avaient accepté les amendements de 1991, et des États Membres qui ne l'avaient pas encore fait, figuraient aux annexes 2 et 3, respectivement, du document FAL 33/14/1.

14.6 Le Comité a été informé que, depuis la date de diffusion du document FAL 33/14/1, des acceptations avaient été reçues de la Bolivie, du Japon et du Yémen; il en résultait qu'au 5 juillet 2006, 101 États Membres au total avaient accepté les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI, 9 acceptations ayant été reçues depuis le FAL 32. Le total requis étant 111, 10 autres acceptations étaient donc nécessaires pour que ces amendements puissent entrer en vigueur 12 mois après que la dernière acceptation requise aurait été reçue.

14.7 Le Comité a exprimé sa reconnaissance au Secrétaire général qui avait pris des mesures visant à encourager les autres acceptations requises pour que les amendements puissent entrer en vigueur, et l'a félicité de ses efforts qui avaient permis d'obtenir un grand nombre d'acceptations.

14.8 La délégation nigérienne a informé le Comité que son Gouvernement mettait en place les mesures administratives nécessaires pour accepter les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI.

14.9 Conformément au deuxième paragraphe du dispositif de la résolution A.945(23), le Comité a prié instamment les Gouvernements Membres qui ne l'auraient pas encore fait, d'accepter dès que possible les amendements de 1991 afin qu'ils entrent en vigueur sans plus tarder, ce qui permettra d'institutionnaliser le Comité de la simplification des formalités, et il a souligné que ces amendements n'avaient aucune incidence financière pour les pays qui les acceptaient.

Projet de règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités

14.10 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait adopté des amendements au projet de règlement intérieur; que le Conseil, à sa vingt-troisième session extraordinaire, avait noté l'adoption de ces amendements; et que l'Assemblée, à sa vingt-quatrième session, avait approuvé les rapports du FAL 31 et du FAL 32.

14.11 Le Comité a également rappelé que le FAL 23 avait décidé que son projet de règlement intérieur serait temporairement applicable pour ses futures réunions jusqu'à ce que les amendements à la Convention portant création de l'OMI, institutionnalisant le Comité, entrent en vigueur, à savoir 12 mois après que deux tiers des Gouvernements contractants à la Convention auront informé le Secrétaire général par écrit de leur acceptation de tels amendements.

14.12 Le Comité a noté que le Secrétariat avait diffusé, pour faciliter les travaux du Comité, un texte récapitulatif actualisé du projet de règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités, qui figure à l'annexe 5.

15 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

15.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait chargé le Secrétariat de le tenir au courant des faits nouveaux survenus au sein d'autres organisations concernant la facilitation du commerce, et invité les Gouvernements Membres à soumettre de tels renseignements à ses sessions futures.

15.2 Le Comité a noté que bien qu'aucun document n'ait été présenté aux fins d'examen au titre de ce point de l'ordre du jour, les résultats des travaux de l'AIEA, de l'OACI, de l'OIT, de l'ISO, de l'OMD, du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et du CEFAC-ONU avaient été examinés par le Comité au titre des points 5 (Moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires), 8 (Mesures pour renforcer la sûreté maritime : questions de facilitation) et 9 (Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes) de l'ordre du jour.

15.3 Après avoir invité les États Membres à soumettre des renseignements sur les faits nouveaux survenus au sein d'autres organisations concernant la facilitation du commerce à ses sessions futures, le Comité a chargé le Secrétariat de le tenir au courant des faits nouveaux pertinents qui surviendraient au sein d'autres organisations.

16 PROGRAMME DE TRAVAIL

Rôle, mission, orientation stratégique et travaux du Comité FAL

16.1 Le Comité a noté qu'à propos de son rôle, de sa mission, de son orientation stratégique et de ses travaux, l'Assemblée avait noté, à sa vingt-quatrième session, qu'il avait examiné ses travaux futurs et qu'ayant reconnu que l'adoption par l'Organisation de mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime avait créé de nouvelles responsabilités pour l'Organisation, dans le cadre de l'exécution de son plan stratégique, il avait estimé que, bien que le MSC soit désormais l'organe chargé de la réglementation en matière de sûreté maritime, ses travaux devraient être complétés du point de vue de la simplification des formalités si l'on voulait que l'Organisation remplisse pleinement sa mission. Le Comité avait redéfini son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux afin de contribuer plus activement, en coopération avec les autres organes de l'OMI, à la réalisation des objectifs du Plan stratégique de l'Organisation.

Plan stratégique de l'Organisation et plan d'action de haut niveau et priorités

16.2 Le Comité a pris note des décisions prises en la matière par le Conseil à sa vingt-troisième session extraordinaire et par l'Assemblée à sa vingt-quatrième session, dont il était rendu compte dans le document FAL 33/16, et il a noté en particulier que :

- .1 le Plan stratégique de l'Organisation portait à son attention les questions spécifiques que le Conseil lui avait demandé de prendre en considération lorsqu'il établirait l'ordre de priorité de ses travaux pour l'exercice biennal 2006-2007; et
- .2 le plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour l'exercice 2006-2007, tout en l'informant que le cycle proposé pour l'établissement des rapports au cours de l'exercice 2006-2007 avait été approuvé et que le Conseil avait prié le Comité de se réserver suffisamment de temps, au cours de ses futures réunions, pour pouvoir examiner les mesures de haut niveau et les priorités correspondantes pour l'exercice 2006-2007 afin qu'elles décrivent de manière exacte et concise les activités prévues, rendait compte aussi des mesures spécifiques que l'Assemblée lui a demandé de prendre dans le cadre de la résolution A.971(24) - Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007, telles qu'elles sont indiquées au paragraphe 4 du document FAL 33/16.

16.3 À propos des mesures qu'il est invité à prendre au paragraphe 5 du document FAL 33/16, le Comité a :

- .1 noté qu'il était invité à tenir compte des questions mentionnées au paragraphes 1.3.1 à 1.3.5 du document FAL 33/16 lorsqu'il établirait les priorités de ses travaux pour l'exercice biennal 2006-2007;
- .2 noté les résultats mentionnés au paragraphe 3.1 du document FAL 33/16 et accepté de prévoir suffisamment de temps, lors de ses futures réunions, pour pouvoir examiner les mesures de haut niveau et les priorités correspondantes pour l'exercice biennal 2006-2007, afin de s'assurer qu'elles décrivent de manière exacte et concise les activités prévues (voir aussi le paragraphe 6.2);
- .3 noté que le cycle prévu pour l'établissement des rapports pour l'exercice biennal 2006-2007, tel qu'il figure à l'annexe 3 du document FAL 33/16, avait été approuvé en tant que guide à suivre pour rendre compte au Conseil des travaux effectués, pour proposer les priorités pour l'exercice biennal 2008-2009 et pour achever son programme de travail et les tâches prioritaires fixées pour l'exercice 2006-2007; et
- .4 en ce qui concerne les mesures spécifiques qu'il a été invité à prendre dans le cadre de la résolution A.971(24) (Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007) :
 - .1 noté que l'Assemblée avait entériné la décision du Conseil de mettre fin à l'élaboration du plan de travail à long terme de l'Organisation, qui comprend une liste indicative des questions que doit examiner l'Organisation, par suite de l'adoption du Plan stratégique et du plan d'action de haut niveau;

- .2 noté que lorsqu'il ferait rapport sur ses travaux à la vingt-cinquième session ordinaire de l'Assemblée, il devrait rendre compte des progrès accomplis dans la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation en utilisant le cadre des mesures de haut niveau et des résultats escomptés au cours de l'exercice biennal;
- .3 noté qu'il était prié de ne pas oublier que le plan d'action de haut niveau et les résultats associés, notamment ceux qui obligeraient à apporter des amendements aux conventions existantes, en particulier à celles qui sont en vigueur depuis peu, devraient tenir pleinement compte des directives énoncées dans la résolution A.500(XII), et qu'il devrait prêter dûment attention à la condition exigeant de démontrer que l'élaboration et l'adoption de normes nouvelles ou révisées sont absolument nécessaires; et
- .4 noté que, lorsqu'il formulerait des recommandations au sujet de son programme de travail pour la période couverte par le Plan stratégique, il devrait être conscient qu'il est souhaitable de ne pas prévoir plus d'une conférence diplomatique par an, sauf dans des cas exceptionnels.

16.4 À propos du cycle approuvé par le Conseil pour l'établissement des rapports au cours de la période biennale 2006-2007 (voir le paragraphe 16.3.3) et des décisions prises par le MSC 81 sur cette même question, le Comité a pris les décisions ci-après au sujet des mesures à prendre en ce qui concernait le processus de révision du plan d'action de haut de niveau et des priorités pour l'exercice biennal 2006-2007 :

- .1 le Secrétariat devrait, en consultant le Président du Comité, préparer, aux fins d'examen par le FAL 34, une note d'information sur l'état d'avancement des questions indiquées dans le plan d'action de haut niveau pour l'exercice biennal 2006-2007, ainsi que des propositions pour le plan d'action de haut niveau et les priorités, y compris les résultats escomptés, pour l'exercice biennal 2008-2009; et
- .2 le compte rendu de l'examen, par le FAL 34, des renseignements et des propositions susmentionnés devrait être soumis au Conseil, à sa quatre-vingt-dix-huitième session, lequel le renverrait à son groupe de travail sur le Plan stratégique, qui doit se réunir en septembre 2007,

et il a prié le Secrétariat de faire le nécessaire dans ce sens.

Questions relatives aux mesures spécifiques à prendre dans le cadre des résolutions adoptées par l'A 24

16.5 Le Comité a noté (FAL 33/16/1) que dans le cadre de la résolution A.984(24) (Facilitation du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique), il avait été invité à coopérer avec les autres organes de l'Organisation en vue de résoudre les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de toutes les matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et il a rappelé qu'au titre du point 12 de l'ordre du jour (Interface navire/port), il avait examiné les questions se rapportant au mécanisme *ad hoc* qui permettrait de coordonner les efforts en vue de résoudre rapidement les difficultés qui se posent dans le cadre du transport de ces matières.

16.6 Notant que dans le cadre de la résolution A.985(24)/Rev.1 (Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires (résolution A.872(20))), il avait été invité à prendre des mesures bien précises, le Comité a rappelé qu'il avait traité cette question dans le cadre du point 7 de l'ordre du jour (Prévention et répression des actes illicites commis en mer ou dans les ports).

16.7 Notant que dans le cadre de la résolution A.986(24) (Importance et financement de la coopération technique en tant que moyen d'appuyer la Déclaration du millénaire des Nations Unies et les Objectifs du Millénaire pour le développement), il avait été invité, en collaboration avec le Comité de la coopération technique, à :

- .1 envisager et adopter des mesures relatives à l'assistance technique en vue de promouvoir la ratification et l'application des instruments de l'OMI; et
- .2 envisager et prendre les mesures voulues pour faciliter la fourniture d'une assistance technique pour aider les États Membres à mettre en œuvre le Programme d'audit,

le Comité a invité les Gouvernements Membres, les organisations internationales et le Secrétariat à soumettre au FAL 34 des propositions au sujet des mesures que le Comité pourrait être invité à prendre de façon à contribuer aux travaux du Comité de la coopération technique en la matière.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 34

16.8 Compte tenu des progrès réalisés au cours de la présente session, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa trente-quatrième session, telle qu'elle figure à l'annexe 6, il a invité le Conseil à les approuver.

Création de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 34

16.9 Rappelant les dispositions des paragraphes 3.1 à 3.3 des Directives du Comité sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail relatives au nombre de groupes qui peuvent être constitués à une session donnée, le Comité, tenant compte des décisions prises au titre des divers points de l'ordre du jour, a décidé que le FAL 34 devrait constituer des groupes de travail sur les questions suivantes :

- .1 révision générale et application de la Convention;
- .2 interface navire/port; et
- .3 sécurisation et facilitation du commerce international, compte tenu du fait que, sous réserve de la décision pertinente du MSC 82, le Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs sera vraisemblablement créé au titre de ce point de l'ordre du jour,

ainsi qu'un groupe de rédaction sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

Date et lieu de la prochaine session du Comité FAL

16.10 Le Comité a noté qu'il était prévu, à titre provisoire, que sa trente-quatrième session se tiende du 26 au 30 mars 2007, au Siège de l'Organisation internationale du café à Londres, 22 Berners Street, Londres W1T 3DD, Royaume-Uni.

17 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2007

17.1 Conformément à son règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M. C. Abela (Malte) et M. A.E. Hill (Libéria) respectivement Président et Vice-président pour 2007.

18 DIVERS**Simplification des formalités pour éviter les conditions qui compromettent la sécurité**

18.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-deuxième session, ayant noté la nécessité de faciliter le mouvement des matériaux, de l'équipement, des combustibles et du ravitaillement à bord des navires qui effectuent des voyages internationaux, il avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.13 sur la simplification des formalités pour éviter les conditions qui compromettent la sécurité.

18.2 Il a été également rappelé qu'il avait reconnu dans la circulaire que la Convention FAL devrait peut-être contenir des dispositions spécifiques pour faciliter le mouvement de matériaux, d'équipement, de combustible et de toutes autres ressources à bord des navires, qui sont indispensables pour la sécurité de leur exploitation et que les Gouvernements contractants à la Convention voudront peut-être soumettre au Comité des propositions visant à modifier la Convention dans ce sens.

18.3 Le Comité, rappelant enfin que par cette circulaire, les Gouvernements Membres et les organisations internationales étaient instamment invités à porter à l'attention du Comité tout incident au cours duquel la fourniture à un navire de matériaux, d'équipement, de combustible et de toutes autres ressources a été empêchée par les autorités publiques sans raison valable, avait noté qu'aucune proposition d'amendements à la Convention ni aucun incident au cours duquel la fourniture à un navire de matériaux, d'équipement, de combustible et de toutes autres ressources a été empêchée par les autorités publiques sans raison valable n'ont été portés à l'attention du Comité.

Règlement sanitaire international

18.4 Le Comité a rappelé qu'il avait noté, à sa trente-deuxième session, que le texte révisé du Règlement sanitaire international avait été adopté par la cinquante-huitième Assemblée mondiale de la santé le 23 mai 2005, que ce règlement entrerait en vigueur en 2007 et que les États Membres auraient cinq ans, à partir de la date d'entrée en vigueur, pour s'assurer que leurs capacités de surveillance et d'intervention satisfont à la législation.

18.5 Le Comité a noté que le texte révisé complet du Règlement sanitaire international, adopté par l'OMS, figurait à l'annexe du document MSC 81/INF.2.

Recommandation visant à une application plus large des mesures destinées à faciliter les voyages et les transports maritimes (résolution A.194(VI))

18.6 Ayant pris note de l'avis de la délégation chypriote concernant la validité de la résolution A.194(VI) sur la Recommandation visant à une application plus large des mesures destinées à faciliter les voyages et les transports maritimes, le Comité a invité cette délégation à envisager de soumettre une version exhaustive et définitive de la proposition sur cette question, aux fins d'examen à sa trente-quatrième session.

Accidents maritimes et sûreté de la chaîne logistique

18.7 La délégation égyptienne a invité les États Membres à envisager de notifier rapidement à l'Organisation tous les événements maritimes, ainsi que les rapports correspondants, afin que les recommandations existantes pertinentes puissent être améliorées et, le cas échéant, que de nouvelles recommandations puissent être élaborées. En outre, cette délégation a insisté sur la nécessité de tenir compte des caractéristiques principales de l'initiative des États-Unis sur la sûreté des conteneurs, ainsi que des dispositions pertinentes des instruments de l'OMI et de l'OMD lors de l'élaboration de lignes directrices relatives à la sûreté de la chaîne logistique.

Déclaration de la délégation japonaise

18.8 La délégation japonaise a attiré l'attention du Comité sur le fait que le 5 juillet (heure du Japon), la République populaire démocratique de Corée avait procédé au tir de plusieurs missiles sans diffuser d'avertissement de navigation. Il convenait de rappeler qu'en août 1998, la République populaire démocratique de Corée avait procédé au tir d'un missile sans donner au préalable d'avertissement de navigation. La délégation japonaise souhaiterait rappeler à tous les délégués que dans le courant de cette année-là, suite à ce tir de missile, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI avait diffusé la circulaire MSC/Circ.893, qui invitait tous les États Membres à se conformer rigoureusement aux dispositions de la résolution A.706(17) de l'Assemblée de l'OMI portant sur la gestion du Service mondial d'avertissements de navigation.

De nombreux navires et gens de mer étaient exposés à une grave menace du fait de ces tirs de missiles. La délégation japonaise était fermement convaincue que les actes de la République démocratique de Corée constituaient non seulement une menace pour les États voisins mais aussi un défi à l'ordre établi de la sécurité maritime et étaient inacceptables pour tous les États Membres de l'OMI qui avaient des intérêts dans l'utilisation en toute sécurité de la mer.

La délégation japonaise était consciente du fait que le Comité FAL n'était pas l'endroit idéal pour procéder à un débat approfondi sur cette question mais, compte tenu de la gravité de la situation, elle estimait de son devoir de mentionner ce problème au Comité FAL, auquel assistaient de nombreuses délégations très préoccupées par la sécurité maritime. La délégation japonaise a estimé que cette question pourrait être examinée sérieusement au sein de l'OMI à une occasion appropriée, dans un futur proche. La délégation a demandé au Secrétaire général de prendre rapidement toute mesure qu'il jugerait appropriée dans les circonstances.

Déclaration de la délégation de la République populaire démocratique de Corée

18.9 Eu égard à la déclaration faite par la délégation japonaise sur les tirs de missiles, la délégation de la République populaire démocratique de Corée a indiqué que le Comité FAL n'était pas l'endroit adéquat pour discuter de ce genre de question, comme la délégation japonaise l'avait elle-même reconnue. S'agissant de la déclaration de la délégation japonaise sur les tirs de missiles, la délégation de la République populaire démocratique de Corée souhaiterait indiquer

que le lancement réussi de missiles faisait partie d'exercices militaires réguliers visant à renforcer les capacités de légitime défense. En tant que nation souveraine, c'était là le droit de la République populaire démocratique de Corée, droit qui n'était limité par aucune loi internationale ou accord bilatéral ou multilatéral.

Pour ce qui était de la question de la notification préalable soulevée par la délégation japonaise dans sa déclaration, la République populaire démocratique de Corée n'avait pas été informée par le Japon chaque fois que celui-ci avait procédé par le passé à des exercices militaires, y compris des lancements de missiles.

Pour ces raisons, la délégation rejetait l'argumentation exposée par la délégation japonaise dans sa déclaration. Si la délégation japonaise avait l'intention de soulever cette question à d'autres réunions de l'OMI, la délégation de la République populaire démocratique de Corée prendrait une position ferme et claire à ce sujet également.

La délégation de la République populaire démocratique de Corée a indiqué que les forces militaires de son pays continueraient de procéder dans le futur à des tirs d'essais de missiles dans le cadre des efforts visant à renforcer les capacités de légitime défense. Elle maintenait sa position selon laquelle elle souhaitait que la péninsule coréenne soit dénucléarisée. La délégation a souligné que, comme par le passé, la République populaire démocratique de Corée continuerait de s'associer à l'avenir aux efforts des États Membres visant à garantir la sécurité maritime et la sécurité de la navigation dans des mers propres.

Témoignages de gratitude

18.10 Le Comité a exprimé sa reconnaissance aux représentants et membres du Secrétariat indiqués ci-après qui avaient récemment quitté leurs fonctions, ou changé d'affectation ou étaient sur le point de le faire, pour leur précieuse contribution à ses travaux, et leur a souhaité, selon le cas, une longue et heureuse retraite ou le plus grand succès dans leurs nouvelles fonctions :

- M. Pawel Czerwinski (Pologne), qui retournait dans son pays;
- M. Tadayuki Uemura (Japon), qui retournait dans son pays;
- M. Hag-Bag Yoon (République de Corée), qui retournait dans son pays;
- M. F. Hakgüden (Turquie) qui retournait dans son pays; et
- M. Vladimir Lebedev (Secrétariat), qui quittait ses fonctions.

19 RAPPORT AU CONSEIL

Le Conseil est invité à :

- .1 noter que les projets d'amendements à la Convention FAL (sur l'arrivée, le séjour et le départ des navires; l'arrivée et le départ des personnes; les mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages; l'octroi de facilités aux navires en croisière et leurs passagers; et les mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit) feront l'objet d'un examen en vue de leur approbation par le FAL 34 puis de leur adoption par le FAL 35 (paragraphe 3.27 et annexe 1);

- .2 noter que l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL a progressé, compte dûment tenu des dispositions pertinentes de l'annexe 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de la Convention de Kyoto révisée sur les régimes douaniers et des recommandations de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (paragraphe 3.14 à 3.18 et 3.30);
- .3 prendre note des progrès accomplis concernant la transmission, par des moyens électroniques, de renseignements liés à la sécurité et la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris les questions liées à l'échange de données informatisées (EDI) (paragraphe 5.20 à 5.23);
- .4 noter que, dans le contexte de la résolution A.971(24), le Comité a approuvé les amendements à apporter à ses directives correspondantes et a prié le Secrétariat d'élaborer d'autres amendements qu'il examinerait à sa trente-quatrième session (paragraphe 6.4);
- .5 prendre note de l'avis exprimé par le Comité, à savoir que les États devraient fournir à l'Organisation des renseignements sur les mesures qu'ils avaient prises concernant les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés dans leurs eaux territoriales afin de lui permettre d'évaluer, de son point de vue, l'efficacité de ces mesures (paragraphe 7.8);
- .6 noter que le Comité a approuvé le projet de directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux, ainsi qu'un projet de résolution FAL connexe, en vue de leur adoption à sa trente-quatrième session, sous réserve de tout amendement proposé par le MSC 82 (paragraphe 7.25 à 7.27 et annexe 2);
- .7 prendre note de la décision du Comité, sous réserve des décisions pertinentes du MSC 82, de créer un groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs, chargé d'un mandat approprié (paragraphe 8.22 à 8.25);
- .8 prendre note des résultats de l'examen, par le Comité, de la question des passagers clandestins, en particulier de l'avis formulé par ce dernier selon lequel les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)) couvrent cette question de manière adéquate et il n'est donc pas nécessaire de prendre d'autres mesures supplémentaires (paragraphe 9.1 à 9.9);
- .9 prendre note des décisions prises par le Comité sur les questions relatives à l'élaboration de procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer (paragraphe 9.12 à 9.14);
- .10 prendre note des progrès réalisés par le Comité en vue de répondre à la demande formulée dans la résolution A.984(24) de l'Assemblée (Facilitation du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique) (paragraphe 12.5 à 12.17 et 12.22);

- .11 prendre note des décisions du Comité concernant l'examen du Plan d'action de haut niveau et des priorités pour l'exercice biennal 2006-2007 (paragraphe 16.2 à 16.4);
 - .12 approuver la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire de la trente-quatrième session du Comité (paragraphe 16.8 et annexe 6); et
 - .13 approuver le rapport dans son ensemble.
-

ANNEXE 1

PROJET D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL

(Les passages ajoutés sont soulignés et les passages supprimés sont barrés)

Chapitre 2 – Entrée, séjour au port et sortie des navires

B. Contenu et objet des papiers de bord

1 Dans la Norme 2.6.1, modifier comme suit les alinéas suivants :

- "- nature et numéro de la pièce d'identité ou du document de voyage
- visa, s'il en est exigé un, y compris sa nature et son numéro
- port et date d'arrivée"

2 Supprimer la Norme 2.6.3

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

3 Supprimer la Pratique recommandée 2.7.1.

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

4 Dans la Pratique recommandée 2.7.3, modifier comme suit les alinéas suivants :

- "- nature de la pièce d'identité ou du document de voyage présenté par le passager
- numéro de cette pièce d'identité ou de ce document de voyage
- nature et numéro du visa, s'il en est exigé un
- port d'embarquement"

Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

5 Dans la Norme 3.3.6, après les mots "prend à sa charge les frais", insérer les mots "du séjour et".

6 Modifier comme suit le texte de la Norme 3.10 :

"3.10 Norme. Un passeport ou une pièce d'identité délivré conformément aux Conventions pertinentes de l'OIT ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage."

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

7 Dans la Norme 3.14, entre les mots "personnes" et "à bord des navires", insérer le mot "présentes".

8 La Norme 3.15 est remplacée par la Pratique recommandée 3.15, dont le texte est modifié comme suit :

"3.15 Norme Pratique recommandée. Les pouvoirs publics n'infligent pas de sanctions ne devraient pas infliger des amendes déraisonnables ou disproportionnées aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'État."

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

9 La Norme 3.21 est remplacée par la Pratique recommandée 3.21, dont le texte reste inchangé, si ce n'est que le mot "doit" est remplacé par "devrait".

10 Supprimer la Pratique recommandée 3.24 et la note s'y rapportant.

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

~~Note : Aux termes de la présente pratique recommandée, tout État contractant peut délivrer à ce type de passagers, ou accepter d'eux, à leur arrivée, un formulaire spécifiant qu'ils ont l'autorisation d'entrer sur son territoire."~~

Supprimer la Pratique recommandée 3.35.

~~"3.35 Pratique recommandée. Sauf lorsque le contrôle des passagers est effectué uniquement d'après la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger que les renseignements suivants soient donnés sur la liste des passagers :~~

~~—— Nationalité (colonne 6)~~

~~—— Date et lieu de naissance (colonne 7)~~

~~—— Port d'embarquement (colonne 8)~~

~~—— Port de débarquement (colonne 9)."~~

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

12 Supprimer les Pratiques recommandées 3.39 et 3.40.

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

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

ANNEXE 2

PROJET DE RÉSOLUTION FAL

**Résolution FAL.[...](34)
adoptée le [...] mars 2007**

**RÉVISION DES DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES À BORD DES
NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX
(RÉSOLUTION A.872(20))**

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT que la Conférence SOLAS de 2002 a adopté une résolution 3 sur la poursuite des travaux de l'Organisation maritime internationale liés au renforcement de la sûreté maritime, par laquelle elle invitait l'Organisation, au paragraphe 1 h) du dispositif, à passer en revue la résolution A.872(20) sur les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux et, si nécessaire, à élaborer les amendements qu'elle jugerait appropriés,

AYANT PRÉSENT À L'ESPRIT que, dans ses résolutions 1373 (2001) et 1456 (2003), le Conseil de sécurité des Nations Unies a noté avec préoccupation les liens étroits existant entre le terrorisme international et la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes et a souligné la nécessité de renforcer la coordination des efforts accomplis aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face à ce grave problème et à la lourde menace qu'il faisait peser sur la sécurité internationale,

AYANT AUSSI PRÉSENT À L'ESPRIT les travaux effectués par d'autres institutions des Nations Unies et des organisations internationales, telles que l'Organe international de contrôle des stupéfiants des Nations Unies, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice, Interpol et l'Organisation mondiale des douanes, afin d'aider les États à lutter contre le terrorisme international et la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes en leur fournissant des conseils et en les aidant à renforcer leurs capacités,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.985(24), que l'Assemblée a adoptée à sa vingt-quatrième session ordinaire et par laquelle elle autorisait, notamment, le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime à adopter conjointement les amendements qu'ils jugent nécessaire d'apporter aux Directives et à les diffuser par les moyens appropriés,

NOTANT qu'à sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté la résolution MSC.[...](82) sur la révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution A.872(20)), par laquelle il a adopté des amendements identiques aux Directives,

1. ADOPTE les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE instamment les Gouvernements Membres d'appliquer les Directives révisées à compter du [1er avril 2007];
3. INVITE les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI à donner la plus large diffusion possible aux Directives révisées pour en garantir une promulgation et une application généralisées et à les porter en particulier à l'attention des capitaines de port, des compagnies de navigation, des exploitants de navires et des armateurs-gérants, des capitaines de navire et des autres parties intéressées;
4. INVITE ÉGALEMENT, lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale afin de donner pleinement effet aux Directives révisées;
5. PRIE EN OUTRE l'Assemblée d'entériner les décisions prises par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la simplification des formalités et d'annuler la résolution A.872(20).

ANNEXE

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES À BORD DES
NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

CHAPITRE 1 – PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES ET DE
SUBSTANCES PSYCHOTROPES

1 PROCÉDURES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES

- 1.1 Mesures prises par les autorités compétentes
- 1.2 Renseignements sur l'équipage
- 1.3 Rôle des Compagnies
- 1.4 Sûreté de la cargaison
- 1.5 Sûreté dans l'installation portuaire
- 1.6 Sûreté générale
- 1.7 Sûreté du personnel
- 1.8 Généralités

2 POSSIBILITÉ DE CHARGEMENT ILLICITE DE MARCHANDISES À BORD DES
NAVIRES

- 2.1 Introduction dissimulée ou non de drogues à bord du navire
- 2.2 Introduction indirecte et dissimulation de drogues à bord du navire
- 2.3 Entente délictueuse pour introduire et dissimuler des drogues à bord d'un navire
- 2.4 Dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

3 RÔLE DES COMPAGNIES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ GLOBALE DU NAVIRE

- 3.1 Éducation et formation de l'équipage
- 3.2 Liaison entre les autorités compétentes et la Compagnie
- 3.3 Reconnaissance du risque de trafic illicite
- 3.4 Examen de la sûreté des navires
- 3.5 Personnel disponible pour assurer la sûreté du navire
- 3.6 Précautions spéciales visant la cargaison conteneurisée

4 MESURES ET PROCÉDURES VISANT À GARANTIR LA SÛRETÉ GLOBALE DES
NAVIRES

- 4.1 Sûreté des installations portuaires
- 4.2 Sûreté à bord du navire
 - 4.2.1 Contrôle de l'accès au navire et contrôle d'identité

- 4.2.2 Précautions à prendre lorsque le navire est au port
- 4.2.3 Accès des personnes n'appartenant pas à l'équipage
- 4.3 Précautions générales à suivre à bord des navires
- 4.4 Mesures destinées à empêcher la dissimulation de drogues sur la partie externe du navire
 - 4.4.1 Éclairage
 - 4.4.2 Service de garde depuis le navire
 - 4.4.3 Fouilles en dessous de la ligne de flottaison
- 4.5 Contrôle du personnel
- 4.6 Formes sous lesquelles le personnel de bord peut être impliqué dans le trafic de drogues
 - 4.6.1 À titre individuel
 - 4.6.2 Dans le cadre d'un complot organisé

5 DÉTECTION DES DROGUES DISSIMULÉES

- 5.1 Fouilles à bord
- 5.2 Planification des fouilles à bord
- 5.3 Types de fouilles à bord
 - 5.3.1 Fouille effectuée en réaction
 - 5.3.2 Fouille rapide
 - 5.3.3 Fouille effectuée à titre préventif
- 5.4 Méthodes de fouille
 - 5.4.1 Fouille physique
 - 5.4.2 Rayons X
 - 5.4.3 Utilisation de chiens
 - 5.4.4 Autres considérations

6 DISSIMULATION DE DROGUES À BORD DU NAVIRE ET INDICES RÉVÉLATEURS

- 6.1 À bord du navire
- 6.2 Caches à bord du navire
- 6.3 Circonstances suspectes à bord
- 6.4 Contrôles recommandés aux capitaines et aux officiers du navire
- 6.5 Observation du comportement
- 6.6 Circonstances suspectes en mer
- 6.7 Circonstances suspectes à terre

7 MESURES À PRENDRE EN CAS DE DÉCOUVERTE DE DROGUES

- 7.1 Conseils d'ordre général
- 7.2 Considérations visant à garantir la sûreté des personnes
- 7.3 Conseils spécifiques

8 SUBSTANCES MÉDICALES AUTORISÉES À BORD

- 8.1 Substances médicales utilisées à bord
- 8.2 Substances médicales destinées au commerce

CHAPITRE 2 - CONTRÔLE DU TRANSPORT DE PRÉCURSEURS ET DE PRODUITS CHIMIQUES

- 1 Précurseurs et produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes
- 2 Précautions à prendre lors du transport de précurseurs ou de produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication de stupéfiants
- 3 Recommandations à l'intention des pays producteurs, distributeurs et fournisseurs de produits chimiques précurseurs

ANNEXES

ANNEXE 1 - LISTE DES PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS ET DES PRÉCURSEURS FRÉQUEMMENT UTILISÉS DANS LA FABRICATION DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

ANNEXE 2 - ÉQUILIBRE ENTRE SÛRETÉ ET FACILITATION

ANNEXE 3 - SITES INTERNET DONNANT DES RENSEIGNEMENTS SUR LA LÉGISLATION INTERNATIONALE ET NATIONALE, LES STATISTIQUES EN MATIÈRE DE CONSOMMATION ET DE SAISIES ET LES SITUATIONS LIÉES AU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES, DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES ET DE PRODUITS CHIMIQUES

ANNEXE 4 - DROGUES ET TOXICOMANIE

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES
À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT
DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

PRÉAMBULE

L'Organisation maritime internationale (OMI) propose ci-après les "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux" qui ont été révisées et harmonisées avec les instruments internationaux et les recommandations publiées par diverses organisations internationales telles que l'OMI, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'objet étant de parvenir à un équilibre entre la facilitation du commerce international et la gestion de la sûreté, afin de contribuer à prévenir les activités liées au trafic de drogues.

L'objet ultime est de satisfaire à la résolution 1373(2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans laquelle celui-ci note, au paragraphe 4, les liens étroits existant entre le terrorisme et la criminalité internationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent, le trafic illicite d'armes et souligne la nécessité de renforcer la coordination des efforts accomplis aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face au terrorisme et à la lourde menace qu'il fait peser sur la sécurité internationale, ainsi qu'à la résolution 1456(2003) qui réaffirme le devoir d'empêcher que des terroristes profitent d'autres activités criminelles, tels que la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites et le trafic de drogues, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes.

L'objet des présentes Directives est donc de déterminer des procédures élémentaires pour détecter non seulement les drogues à bord, mais également faire de la prévention la manière principale d'éviter que le fléau du trafic de drogues ne porte atteinte à l'économie et la prospérité mondiales du fait d'attaques à l'encontre des échanges maritimes internationaux.

À cet égard, il importe de signaler les travaux effectués par les États et par les organisations internationales en matière de lutte contre le trafic de drogues, lesquels ont abouti aux instruments internationaux aujourd'hui acceptés sans équivoque à l'échelle mondiale.

Pour illustrer ce qui précède, on trouvera ci-après un bref résumé des divers efforts réalisés sur le plan international pour lutter contre le trafic de drogues, dont certains ont un lien étroit avec les transports maritimes internationaux.

Parmi ces instruments, les plus importants sont généralement les suivants : Conventions internationales de l'opium (La Haye, 1912 – Genève, 1925), Convention pour limiter la fabrication et réglementer la distribution des stupéfiants (Genève, 1931), Convention pour la répression du trafic illicite des drogues nuisibles (Genève, 1936), Protocole portant amendement de la plupart des instruments susmentionnés (New York, 1946), Convention unique sur les stupéfiants (New York, 1961) et son Protocole de 1972, Convention sur les substances psychotropes (Vienne, 1971) et Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Vienne, 1988; cette convention montre l'évolution de

la question sur le plan juridique au cours du temps et la réaction internationale à une activité qui a un impact direct sur la société).

Il peut être affirmé que le dernier en date de ces instruments, à savoir la Convention de Vienne de 1988¹, est désormais largement accepté par la communauté internationale à la suite d'une révision complète de ses dispositions pour tenir compte de la prévention et de l'éradication du trafic illicite de drogues. Pour l'application des présentes Directives, il est donc nécessaire d'avoir une connaissance générale de la Convention de Vienne. À cet égard, il conviendrait de prêter particulièrement attention aux articles suivants de la Convention : 3. Infractions et sanctions; 5. Confiscation; 9. Coopération et formation; 12. Substances fréquemment utilisées dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes; 13. Matériels et équipements; 15. Transporteurs commerciaux; 16. Documents commerciaux et marquage des exportations; 17. Trafic illicite par mer; 18. Zones franches et ports francs et 20. Renseignements devant être fournis par les Parties.

De même, il faut tenir compte des accords bilatéraux conclus entre les États sur la question de la prévention et du contrôle du trafic illicite de drogues, dont beaucoup sont inspirés des conventions internationales susmentionnées.

Par ailleurs, il est essentiel de tenir compte de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer² pour l'application des Directives, en particulier du fait que la coopération y est considérée comme un principe fondamental pour atteindre des objectifs communs sur la base du partage des responsabilités, étant donné qu'en dernière analyse la lutte contre le trafic de drogues est la responsabilité de tous et exige une approche intégrée et équilibrée.

Toutefois, comme mentionné au début, l'humanité doit aujourd'hui faire face à divers facteurs qui affectent radicalement le développement, le commerce et les économies à travers le monde et des facteurs tels que le trafic de drogues et le terrorisme menacent la facilitation des échanges maritimes mondiaux; c'est la raison pour laquelle il est également pertinent de souligner le lien direct entre ces facteurs et les réponses positives que constituent par exemple les nouvelles dispositions du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), élaborées par l'OMI, le "Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports" et le "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" (Cadre de normes SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Pour appliquer les présentes Directives, il est recommandé d'avoir connaissance du contenu de ces documents qu'il convient de considérer comme un complément et un prolongement des Directives s'agissant de l'harmonisation des procédures, de l'assouplissement des formalités liées aux transports maritimes et de la sûreté des gens de mer, du personnel à terre, des installations

¹ La Convention de Vienne du 20 décembre 1988 est entrée en vigueur sur le plan international le 11 décembre 1990. À la date de janvier 2006, elle comptait 179 États Parties, dont 87 signataires.

² Article 108 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer : "1. Tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

2. Tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic."

portuaires et des navires, l'objet final étant de contribuer à établir un équilibre entre facilitation et sécurité.

Il convient de rappeler qu'à la suite de la Conférence diplomatique convoquée par l'OMI en 2002, de nouvelles dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ont été adoptées, ainsi que le Code ISPS, dont l'objet unique et spécifique était de renforcer de manière significative la sûreté maritime en mobilisant les secteurs public et privé. Les nouvelles prescriptions dudit Code constituent incontestablement une base solide permettant aux navires et aux installations portuaires de prévenir et d'identifier, sur le plan international, les actes qui menacent la sûreté des transports maritimes. Ainsi, ce nouveau chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS exigent que les navires, les compagnies maritimes et les installations portuaires respectent les dispositions visant à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes et surtout, protègent les personnes à bord ou à terre qui participent à ces activités maritimes.

Étant donné que le Code prévoit une coopération et une entente efficaces entre tous les acteurs intervenant dans les transports maritimes, à savoir les autorités et les gouvernements nationaux, régionaux et locaux et, bien sûr, les capitaines, les équipages, les passagers, les propriétaires de navires, les agents maritimes et les administrations portuaires, il peut être considéré comme un autre élément étayant l'application des Directives, puisque la coopération entre les divers acteurs peut contribuer à l'efficacité de cette application. Il convient par conséquent de mentionner ici la menace que fait peser le trafic de drogues sur la sûreté. Même si le Code ne mentionne nulle part le trafic de drogues, les drogues ni les stupéfiants, il est évident que le trafic illicite de drogues constitue une véritable menace pour la sûreté et il suffit d'imaginer tout ce qui se dissimule derrière ce commerce : armes, argent facile, marchandises illicites, vols, séquestrations et attentats terroristes, etc.

Le "Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports" cherche à intégrer les aspects concernant la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports et terminaux. Ce recueil s'inscrit dans le cadre des efforts internationaux visant à appuyer les travaux de l'OMI sur la sûreté maritime en offrant une méthode permettant d'identifier les lacunes en matière de sûreté portuaire, afin d'établir des mesures de sûreté destinées à prévenir, détecter et contrer les actes illicites à l'encontre des ports utilisés pour le trafic maritime international, mais il peut également servir de base aux mesures de protection des opérations maritimes et des ports prises à l'échelon national.

À cet égard, le Recueil développe les questions relatives à la sûreté au-delà des installations portuaires proprement dites et les étend au port dans son ensemble; les dispositions du Code ISPS portent uniquement sur la sûreté du navire et de l'interface directe entre le navire et l'installation portuaire, mais restent compatibles avec celles du Recueil. C'est la raison pour laquelle il est stipulé que l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et le plan de protection de l'installation portuaire doivent tenir compte des mesures de sûreté mises en place dans les installations portuaires, ce qui souligne l'importance d'un lien entre chaque installation et le reste du port.

De même, la question de la formation et de la sensibilisation à la sûreté est mise en valeur, étant donné qu'il s'agit d'éléments fondamentaux pour mettre efficacement en pratique une stratégie adéquate de sûreté portuaire.

En ce qui concerne l'intégration du Recueil et des présentes Directives, il y a lieu de souligner que les mesures de sûreté qui sont mises en oeuvre doivent être axées sur la prévention de l'introduction frauduleuse de marchandises de contrebande, médicaments, stupéfiants, autres substances illicites et matières interdites dans le but général de maintenir une norme acceptable à tous les niveaux de sûreté.

Les recommandations du Recueil de directives pratiques ne visent pas uniquement à définir les facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation et de l'exécution des plans de sûreté, mais elles appellent aussi l'attention des États Membres sur le fait qu'ils doivent établir un "énoncé de politique de sûreté portuaire", qui devrait être examiné et mis à jour périodiquement pour tenir compte de l'évolution des activités qui se déroulent dans les ports et des activités connexes. Cet énoncé doit spécifier les mesures prises par l'État Membre pour promouvoir la coopération régionale et internationale, reconnaître l'importance de l'élément humain, l'interdépendance existant entre sûreté et sécurité du public, développement économique et protection de l'environnement.

Il y a lieu de mentionner enfin, mais ce n'est pas le moins important, le "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" (Cadre de normes SAFE) qui indique dans son introduction que le commerce mondial est l'un des moteurs essentiels de la prospérité économique, mais qu'il n'est pas à l'abri d'actes terroristes qui porteraient gravement atteinte à l'économie mondiale. Ce document énonce donc des principes et des normes et en propose l'adoption en tant que seuil minimal des mesures à prendre par les Membres de l'OMD pour sécuriser le flux des échanges mondiaux et faciliter la circulation des marchandises.

Le Cadre de normes SAFE considère que les administrations douanières contribuent de manière importante à la sécurité et à la facilitation du commerce mondial et souligne leur importance pour mettre en place une gestion intégrée de la chaîne logistique, faciliter les échanges, promouvoir fiabilité et prévisibilité, relever les défis du 21^{ème} siècle, renforcer la coopération douane - entreprise et réformer la coopération interne afin de renforcer les capacités.

Le Cadre SAFE comporte quatre éléments clés qui complètent pleinement les travaux de l'OMI en matière de facilitation du trafic maritime international. Il s'agit d'harmoniser les renseignements qui doivent être transmis par voie électronique, d'appliquer une démarche cohérente en matière de gestion des risques, de procéder à l'inspection des conteneurs et du fret à haut risque destinés à l'exportation en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif et d'offrir des avantages aux entreprises qui respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique.

Le Cadre de normes SAFE, conçu sur la base des éléments clés décrits ci-dessus, a pour vocation d'offrir une méthode reposant sur deux piliers de collaboration qui présentent de nombreux avantages pour le commerce mondial. Ce double pilier est celui du réseau douane-douane et celui des partenariats douane-entreprise; s'ils sont pleinement mis en valeur, ces réseaux permettront de renforcer le commerce mondial, d'améliorer la sécurité contre le terrorisme, d'accroître la contribution de la douane et des partenaires commerciaux au bien-être économique et social des nations, d'améliorer la capacité de la douane à détecter, à traiter les envois à haut risque grâce à une gestion plus efficace des marchandises, et de supprimer les doubles emplois ainsi que la multiplication des exigences en matière de notification.

Il est donc important de réviser les "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux" en tenant compte également du Cadre de normes de l'OMD, qui insiste sur le principe de la facilitation, et en particulier sur la notion de coopération et de prévention, et qui établit des critères grâce auxquels les entreprises intervenant dans la chaîne logistique peuvent obtenir la reconnaissance d'un statut de partenaires agréés en matière de sécurité. Ces critères portent sur des éléments tels que l'évaluation des menaces, l'existence d'un plan de sécurité adapté aux menaces ainsi évaluées, l'existence d'un plan de communication, l'existence de mesures et de procédures visant à éviter que des marchandises illicites ou non accompagnées de documents ne pénètrent dans la chaîne logistique internationale, la sécurité matérielle des bâtiments et des locaux utilisés en tant que sites de chargement ou d'entreposage, la sécurité du fret et des conteneurs, les moyens de transport, le contrôle du personnel et la protection des systèmes d'information.

Enfin, il importe d'avoir à l'esprit que la plupart des saisies de drogues à travers le monde et une part considérable de la contrebande de drogues s'effectuent par mer. C'est pourquoi tous les efforts visant à prévenir le trafic illicite à bord de tous les types de navires et à contrôler régulièrement le détournement de produits chimiques doivent permettre de réduire les risques et d'éviter à tout prix que le navire, le capitaine, l'équipage et la cargaison ne se trouvent dans une situation difficile. Il faudrait tenir compte de trois facteurs importants lorsqu'on examine les incidences du trafic illicite de drogues sur les moyens de transport commerciaux :

- i) La valeur marchande élevée des drogues lorsqu'elles sont introduites en grandes quantités en contrebande attire les principales organisations criminelles internationales et les groupes terroristes. Il ne faut pas négliger l'éventualité d'incidents violents, y compris d'attaques à main armée lorsque des quantités considérables de drogues sont décelées, et il faut, par conséquent, toujours prendre les mesures de précaution voulues.
- ii) Le trafiquant professionnel transporte rarement lui-même les drogues et charge en général un complice de le faire. Les gens de mer de la marine marchande sont fréquemment la cible des trafiquants de drogues soucieux d'acheminer leurs produits des pays producteurs vers les pays consommateurs. Les gens de mer ne sont pas toujours pleinement conscients des risques encourus qui peuvent aller d'une longue peine de prison à la peine de mort dans certains pays.
- iii) Il n'existe pas de routes de navigation "sûres" où les exploitants ont la certitude qu'il n'y a pas de substances illicites à bord de leurs navires. Il est évident que les routes reliant directement les pays producteurs aux pays consommateurs sont considérées comme des routes à risque et font l'objet d'une attention particulière de la part des autorités douanières. L'on constate toutefois que les trafiquants de drogues empruntent de plus en plus des circuits et des itinéraires détournés utilisant les ports de pays non producteurs de drogues ce qui présente, à leur avis, moins de risques que leur marchandise soit interceptée dans les pays de destination.

Les présentes Directives contiennent des conseils d'ordre général qui peuvent servir de guide aux propriétaires de navires, aux gens de mer et aux autres personnes dont les activités sont étroitement liées à l'exploitation des navires. Elles ont pour objet d'aider les compagnies de navigation, les exploitants et les armateurs-gérants ainsi que les capitaines et les officiers à

prévenir et combattre le trafic illicite de drogues et à reconnaître les principaux symptômes de dépendance chez les membres de l'équipage. Les propriétaires de navires pourront envisager, sur la base des présentes Directives, d'adopter ou d'améliorer des procédures destinées à prévenir les infractions liées au trafic illicite de drogues et le détournement de produits chimiques à bord de leur navire. De telles procédures différeront évidemment d'un navire à l'autre en fonction du type de navire, de la cargaison et des routes desservies.

Le trafic de drogues présente une double menace pour les transports maritimes. En premier lieu, la menace représentée par la dissimulation de drogues à bord des navires fait que l'exercice des mesures de répression par les autorités compétentes de chaque État risque de retarder le départ des navires, notamment des navires de charge. En second lieu, le fait que des membres de l'équipage puissent être impliqués dans l'usage de drogues menace la sécurité du navire.

Le moyen essentiel et fondamental de faire front commun contre le trafic de drogues et la pharmacodépendance à bord des navires et parmi les membres d'équipage est l'éducation, la formation, une sélection adéquate du personnel et la prestation d'une assistance à l'équipage. Sans cela, il est impossible de susciter une prise de conscience parmi l'équipage et d'obtenir l'engagement véritable de la compagnie et du navire qui garantira la transparence et l'intégrité des opérations du navire.

Enfin, il importe de faire état des remerciements pour les précieux renseignements recueillis sur les sites internet et dans les documents papier de l'Organe international de contrôle des stupéfiants, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Organisation internationale de police criminelle, l'Union européenne et l'Organisation des États américains (OEA), ainsi que pour les archives des cours interaméricains sur la sûreté portuaire organisés par l'OEA, lesquels ont servi de base à l'élaboration des présentes Directives.

CHAPITRE 1 – PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

La prévention est l'un des aspects les plus importants du trafic illicite de stupéfiants; elle devrait mobiliser l'ensemble de la communauté maritime en les sensibilisant davantage à l'ampleur du problème que représente le trafic illicite de drogues dans le monde et en les encourageant à contribuer aux efforts accomplis au plan international pour déceler et éliminer le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes.

En outre, la prévention implique en partie de renforcer les dispositifs de sécurité et de sûreté aux points d'embarquement, dans les ports, les installations portuaires et à bord des navires et d'encourager une action concertée avec les autorités compétentes dans le port, en particulier celles qui interviennent à l'interface navire-port. C'est au niveau de cette interface qu'il est d'autant plus important d'instaurer sur la base de la facilitation, de la coopération et de la formation, un esprit qui préside aux relations entre ces autorités, les compagnies de navigation et les équipages si l'on veut effectivement assurer la protection du port, y compris le contrôle du trafic illicite.

Cependant, il importe de parvenir à un équilibre entre contrôle et facilitation, car des contrôles trop nombreux entraveraient les échanges internationaux normaux de marchandises licites causant des retards inutiles aux navires et aux installations portuaires, tandis que des contrôles insuffisants entraîneraient une hausse du trafic de drogues.

1 PROCÉDURES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES

1.1 Mesures prises par les autorités compétentes

Les fonctionnaires des autorités compétentes doivent s'acquitter de certains devoirs vis-à-vis de tous les navires en provenance ou à destination de pays étrangers. Ils s'efforcent généralement d'acquiescer la collaboration aimable des officiers et de l'équipage de ces navires. Leur formation devrait leur apprendre à respecter le navire comme le domicile des gens de mer et à reconnaître que les membres de l'équipage souhaitent s'acquitter de leurs tâches sans être dérangés et sans que la vie à bord du navire soit indûment perturbée.

Il importe que les fonctionnaires des autorités compétentes reçoivent toute coopération et tout élément d'information qu'un membre de l'équipage est en mesure de leur apporter pour éliminer le trafic de drogues. Ces informations feront l'objet de la plus stricte confidentialité et seront examinées sans tarder.

Certaines autorités de l'État côtier sont habilitées par la loi à arraisonner³, sans la permission de l'État du pavillon, tout navire ne bénéficiant pas de l'immunité souveraine qui se trouve dans leurs ports ou qui traverse la mer territoriale et à inspecter et à examiner n'importe quelle partie du navire et à ouvrir tout endroit ou conteneur fermé parce qu'ils soupçonnent que de la contrebande y est dissimulée, qu'ils en aient ou non les clés. Certaines autorités peuvent également être autorisées à exercer le contrôle nécessaire dans la zone contiguë afin de prévenir, notamment, les infractions aux règlements douaniers, à la législation et à la réglementation à l'intérieur de son territoire ou de sa mer territoriale. Ces procédures varient d'un pays à l'autre en fonction de la législation. Les autorités de l'État côtier peuvent également être autorisées à arraisonner et à fouiller des navires suspects battant pavillon étranger qui se trouvent au-delà de la mer territoriale/zone contiguë, avec la permission de l'État du pavillon.

Parmi les questions posées sur les mesures que peuvent éventuellement prendre les fonctionnaires des autorités compétentes, on peut citer :

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils arraisonner un navire ?

La plupart des législations nationales contiennent des dispositions autorisant tous les fonctionnaires des autorités compétentes à arraisonner un navire à tout moment, dans la mesure où celui-ci se trouve dans un port ou à l'intérieur des eaux territoriales. Les autorités compétentes ne peuvent pas invoquer le plan de sûreté du navire pour y accéder ou accéder à une partie quelconque de celui-ci.

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils fouiller le navire ?

Dans la plupart des pays, la législation autorise les fonctionnaires des autorités compétentes à fouiller n'importe quelle partie du navire. Ils sont également autorisés à demeurer à bord du navire pendant ces fouilles. Dans certaines parties du navire (espaces à cargaison, espaces à cargaisons vides, équipements électroniques sensibles, etc.) où ils auront besoin de conseils, de l'assistance de l'équipage, il peut être nécessaire d'utiliser du matériel ou des vêtements spéciaux

³ Voir la circulaire MSC/Circ.1156 : "Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS".

pour effectuer la fouille. Les fonctionnaires des autorités compétentes devraient être informés de l'existence de telles zones lorsqu'ils montent à bord des navires. Ces fonctionnaires devraient respecter la nécessité de respecter les dispositions du plan de sûreté du navire lorsque celles-ci ne sont pas incompatibles avec leurs tâches et le droit d'accès.

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils saisir un navire à bord duquel ils ont découvert des drogues illicites ?

En vertu de certaines législations nationales, certains navires utilisés pour le transport de marchandises susceptibles d'être confisquées peuvent également être saisis en vertu des règlements correspondants. Des sanctions peuvent être prises contre le navire lorsque les officiers responsables (c'est-à-dire le capitaine, les officiers et les mécaniciens, l'armateur-gérant ou le propriétaire du navire) sont mis en cause soit du fait de leurs propres actes, soit parce qu'ils ont omis de prendre des précautions suffisantes pour empêcher des membres de l'équipage placés sous leur surveillance de se livrer au trafic illicite de drogues.

Faut-il fournir une passerelle adéquate pour accéder à bord du navire ?

La législation de la plupart des pays exige que les fonctionnaires des autorités compétentes disposent d'un moyen d'accès sûr pour monter à bord des navires et pour en descendre. Les exigences des fonctionnaires devraient être immédiatement satisfaites dans la mesure où elles sont raisonnables vu les circonstances.

De quel pouvoir un fonctionnaire de l'autorité compétente dispose-t-il lors de la fouille d'un navire ?

Sous réserve des pouvoirs conférés à chaque autorité en vertu de la législation nationale, la législation autorise généralement un fonctionnaire de l'autorité compétente à accéder librement à toutes les parties du navire et de sa cargaison. Il peut également :

- .1 marquer ou faire marquer des marchandises avant leur chargement;
- .2 fermer, sceller, marquer ou assujettir toute marchandise transportée à bord du navire, dans n'importe quel endroit ou dans n'importe quel conteneur;
- .3 ouvrir par effraction n'importe quel endroit ou conteneur verrouillé lorsque les clés ne lui ont pas été remises ou ne sont pas disponibles.

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent avoir le pouvoir :

- .1 d'arraisonner ou de fouiller des navires lorsque ces mesures sont nécessaires pour éliminer le trafic illicite par mer; et
- .2 d'arrêter tout contrevenant et d'imposer des sanctions ou des amendes ou bien de lancer un mandat d'arrêt à moins que la législation du pays n'en dispose autrement.

Lorsque les fonctionnaires des autorités compétentes engagent des poursuites judiciaires, le capitaine et autres parties peuvent être tenus pénalement responsables, en fonction de la législation nationale.

1.2 Renseignements sur l'équipage

Les capitaines de navires pourront être appelés à satisfaire à toute requête raisonnable de l'autorité compétente concernant la communication de renseignements importants qu'ils seraient susceptibles de détenir au sujet d'un ou de plusieurs de leurs membres d'équipage. Même en cas de responsabilité pénale, la coopération et la valeur des renseignements fournis par le capitaine peuvent être des facteurs atténuant la responsabilité du navire.

À l'arrivée du navire, les fonctionnaires des autorités compétentes devraient, si possible, être avisés du fait qu'un ou plusieurs membres de l'équipage ont quitté le navire ou embarqué dans ce port. Il importe de garder à l'esprit le fait qu'avant la visite de libre pratique, aucun membre de l'équipage ne devrait quitter le navire.

Les fonctionnaires des autorités compétentes devraient disposer de tous les renseignements concernant la cargaison et l'équipage avant l'arrivée des navires⁴.

EN AUCUNE CIRCONSTANCE LES FONCTIONNAIRES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES NE DEVRAIENT ABUSER DES POUVOIRS QUI LEUR SONT CONFÉRÉS EN VERTU DE LA LÉGISLATION QUI RÉGIT LEURS FONCTIONS. TOUT MANQUE D'INTÉGRITÉ DE LA PART DE CES FONCTIONNAIRES DANS N'IMPORTE QUELLE PARTIE DU MONDE DEVRAIT ÊTRE NOTIFIÉ AUX AUTORITÉS NATIONALES ET À L'ÉTAT DU PAVILLON.

Les autorités compétentes devraient aviser les armateurs et les capitaines qui en font la demande des ports à haut risque. Les autorités douanières devraient désigner dans les ports des points de contact spécifiques auxquels signaler des incidents liés au trafic de drogues.

1.3 Rôle des Compagnies

Les Compagnies devraient, dans la mesure du possible être disposées à aider les autorités compétentes à dispenser une formation appropriée aux méthodes de fouille adaptées au type de navires exploités par la compagnie.

Les détails, y compris les plans, de toute réparation de la structure récente, transformation ou remise en état importante du navire (à l'intérieur ou à l'extérieur), devraient être mis à disposition au cas où ils seraient requis par les autorités compétentes.

Les Compagnies devraient normalement permettre aux autorités compétentes d'avoir accès aux renseignements commerciaux concernant les navires et leurs cargaisons, notamment changement de destination, de réceptionnaire, etc.

Les Compagnies devraient prêter une assistance pour la formation des fonctionnaires des autorités compétentes à l'utilisation des systèmes d'information relatifs à la route des conteneurs et à la cargaison ou permettre aux autorités compétentes d'accéder de manière appropriée à ces systèmes.

⁴ Voir la circulaire MSC/Circ.1130 : "Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port".

1.4 Sûreté de la cargaison

Pour mettre au point les procédures relatives à la manutention de la cargaison dans les plans de sûreté de leurs navires, les Compagnies peuvent demander aux autorités compétentes de les aider à fournir des renseignements et des avis spécialisés à leur personnel responsable de la sûreté, de la manutention de la cargaison et de la documentation, afin que celui-ci apprenne à reconnaître et à signaler toutes les circonstances suspectes, par exemple différences de poids, disparitions, anomalies dans le paiement, dans la fabrication des paquets, dans la route suivie, anomalies dans la documentation ou tout autre type de disparités.

Ces plans et procédures devraient comprendre des dispositions pour signaler aux autorités compétentes toute infraction à la sûreté ou toute préoccupation relative à la sûreté de la cargaison.

1.5 Sûreté dans l'installation portuaire

Les installations portuaires et les endroits visés par des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés devraient appliquer des procédures de sûreté conformément aux dispositions du Code ISPS. Les installations portuaires et autres endroits, par exemple les plates-formes fixes et flottantes, qui ne sont pas visés par des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés par le Gouvernement contractant concerné devraient, conformément à la résolution 7 de la Conférence SOLAS de 2002 intitulée "Instauration de mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires, des installations portuaires, des unités mobiles de forage en station et des plates-formes fixes et flottantes non visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974", prendre des mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires qui ont des activités d'interface avec eux. Ces mesures peuvent être les suivantes :

- .1 Contrôler l'accès des véhicules particuliers aux entrepôts de la cargaison et aux services de chargement.
- .2 Posséder une liste de tous les véhicules et de toutes les personnes autorisées à accéder régulièrement aux entrepôts de la cargaison et aux services portuaires et mettre cette liste à la disposition des autorités compétentes.
- .3 Limiter le stationnement des véhicules à une zone désignée suffisamment éloignée des zones de chargement des navires.
- .4 Tout véhicule autorisé à entrer à un moment donné dans les entrepôts de la cargaison ou dans la zone de chargement doit disposer d'un sauf-conduit daté et pourra se garer uniquement dans les zones de stationnement désignées. Les numéros du sauf-conduit devraient être enregistrés et mis à la disposition des autorités compétentes, le cas échéant.
- .5 Lorsque l'installation portuaire ou le navire dispose dans les zones de manutention ou de chargement de la cargaison, de systèmes de sûreté électroniques tels que la télévision en circuit fermé, les autorités compétentes doivent avoir accès, sur demande, à ces systèmes.
- .6 L'accès aux zones de manutention et de chargement devrait être réservé au personnel et aux véhicules autorisés prouvant leur identité.

- .7 Toutes ces précautions et mesures devraient, autant que possible, être harmonisées avec les mesures pertinentes du plan de sûreté de l'installation portuaire.

1.6 Sûreté générale

L'agent de sûreté du navire et/ou l'agent de sûreté de la compagnie doivent périodiquement passer en revue les mesures de contrôle et de sûreté en vigueur dans les ports d'escale et prendre des mesures pour les signaler à l'agent de sûreté de l'installation portuaire et/ou l'autorité compétente du port concerné. Cet examen devrait être spécifiquement axé sur les mesures visant à réglementer l'accès des personnes, cargaisons et/ou provisions non autorisées aux navires, aux services et aux cargaisons.

L'agent de sûreté de la compagnie devrait aviser les autorités compétentes de la découverte par leurs employés de paquets suspects ou de cargaisons non inventoriées à bord ou à l'extérieur du navire. Les paquets suspects devraient être placés sous surveillance pendant que la compagnie avise les autorités compétentes.

L'agent de sûreté de la compagnie devrait envoyer aux navires et aux services de chargement des notes avertissant les employés des sanctions et/ou mesures internes qui seront appliquées dans des cas confirmés de trafic de drogues ou d'abus des drogues en se référant en général aux sanctions sévères imposées, dans le monde, par les autorités compétentes pour les infractions liées à la drogue.

La Compagnie devrait fournir aux autorités compétentes des renseignements sur les entreprises de manutention qui desservent leurs navires dans les divers ports et identifier les prestataires de services maritimes.

Lorsqu'elle recrute de nouveaux employés destinés à travailler à bord de ses navires, la Compagnie devrait, dans la mesure du possible, prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer qu'aucun d'entre eux n'a été inculpé de trafic de drogues ou n'a des antécédents de toxicomanie.

1.7 Sûreté du personnel

L'agent de sûreté de la compagnie et, le cas échéant, l'agent de sûreté du navire devraient permettre uniquement aux employés autorisés et dûment identifiés de traiter les informations concernant les opérations liées à la cargaison ou au navire.

L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient, en collaboration avec les autorités compétentes, apprendre à leur personnel à identifier les domaines dans lesquels les exceptions à la pratique commerciale courante peuvent suggérer une possibilité d'infraction liée à la drogue.

Le personnel compétent des Compagnies devrait apprendre à reconnaître les signes indiquant qu'un employé est susceptible de commettre une infraction liée à la drogue et savoir quelles mesures prendre lorsqu'une situation particulière éveille ses soupçons.

1.8 Généralités

La Compagnie devrait mettre en place des points de contact locaux facilement identifiables et accessibles pour toutes les questions présentant un intérêt juridique pour les autorités compétentes (manifeste de la cargaison, réservations des passagers, routes suivies par la cargaison, renseignements sur les employés, etc.).

Les Compagnies devraient aviser tous les employés ou agents s'occupant des opérations liées au navire ou à la cargaison, à terre comme à bord, de la teneur de ces questions et leur donner des instructions pour qu'ils les traitent conformément à la politique arrêtée par la Compagnie.

Les Compagnies devraient encourager l'échange constant et libre de renseignements avec les autorités compétentes.

Les Compagnies et les autorités compétentes ainsi que les autres organismes participant aux transactions commerciales devraient se rencontrer à intervalles réguliers au niveau local et national pour examiner les questions d'un intérêt réciproque.

Les Compagnies devraient solliciter les avis des autorités compétentes pour obtenir une assistance appropriée et du matériel pédagogique afin que l'agent de sûreté de la compagnie ou l'agent de sûreté du navire :

- .1 incluent dans l'évaluation de la sûreté de leurs navires le trafic illicite de drogues comme étant un risque;
- .2 élaborent des procédures dans les plans de sûreté des navires qui permettent d'éviter le trafic illicite de drogues; et
- .3 mettent ces plans à exécution.

Les Compagnies devraient s'efforcer d'éduquer leur personnel, à terre comme à bord, en ce qui concerne les dangers de l'abus des drogues et les méthodes d'identification des substances illicites.

2 POSSIBILITÉ DE CHARGEMENT ILLICITE DE MARCHANDISES À BORD DES NAVIRES

Il est évident que les procédures nécessaires pour empêcher la dissimulation de drogues illicites à bord des navires dépendent du degré et de la nature du risque encouru. Il faut que les transporteurs évaluent ce risque et identifient leur degré de vulnérabilité.

Parmi les facteurs dont il faut tenir compte, on peut citer :

- .1 les ports d'escale et les routes empruntées par le navire;
- .2 la provenance et la destination de la cargaison;
- .3 le degré de contrôle exercé dans les installations portuaires;
- .4 le degré de contrôle auquel est soumis l'accès au navire; et

- .5 la vulnérabilité de l'équipage aux pressions exercées par les trafiquants de drogues.

De nos jours, les trafiquants empruntent de très diverses routes, transbordant souvent la cargaison plusieurs fois jusqu'à ce que le pays d'origine de la cargaison soit complètement occulté. Peu de ports sont aujourd'hui à l'abri des tentatives d'introduction de drogues et d'autres substances illicites à bord des navires mais c'est dans les ports des pays producteurs que les navires sont le plus exposés.

Les navires sont vulnérables dans la mesure où ils sont utilisés pour faire passer des drogues :

- .1 dans des voitures, des véhicules à marchandises, des remorques, etc.;
- .2 par des personnes ayant visité le navire;
- .3 dans des valises placées sur un chariot à bagages;
- .4 dans les provisions de bord;
- .5 par le personnel d'entreprises sous contrat (entreprise de nettoyage ou de réparation par exemple);
- .6 dans les effets de l'équipage;
- .7 dissimulées dans les machines ou dans la coque du navire;
- .8 dans la cargaison ou dans la structure des conteneurs ou des emballages de la cargaison.

Dans de tels cas, les trafiquants peuvent être involontairement aidés par des personnes innocentes. Le trafic illicite de drogues à bord de navires marchands peut donc être effectué de la manière suivante :

2.1 Introduction dissimulée ou non de drogues à bord du navire

Le trafiquant peut monter à bord d'un navire, dissimuler un paquet et quitter le navire avant que le paquet n'ait été découvert.

2.2 Introduction indirecte et dissimulation de drogues à bord du navire

Le trafiquant peut utiliser n'importe quel moyen commode pour dissimuler son paquet illicite et l'introduire clandestinement à bord du navire (par exemple dans la cargaison, dans les emballages ou les conteneurs, dans un bagage des passagers de l'équipage, dans un caisson à provisions, ou dans une caisse de pièces de rechange). En règle générale, cette méthode permet de placer entièrement le risque de détection sur une tierce personne innocente.

2.3 Entente délictueuse pour introduire et dissimuler des drogues à bord d'un navire

Ce cas de figure fait intervenir un ou plusieurs membres d'équipage du navire ou membres du personnel à terre. Par exemple : opérateur de grue et membre de l'équipage se trouvant dans le château pendant les opérations de chargement et de déchargement.

2.4 Dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

Il est possible de passer des quantités importantes de drogues en utilisant un plongeur qui, ayant atteint la coque du navire soit à partir d'une autre embarcation soit sous l'eau, assujettit un paquet sur la coque, dans une ouverture, dans l'un des supports de l'hélice ou dans l'un des éléments du gouvernail. Ces tentatives nécessitent des connaissances et des compétences techniques considérables et ne sont entreprises que par les trafiquants les plus expérimentés. Cette méthode de trafic illicite est surtout rencontrée dans les zones de production qui sont également les zones où les risques sont les plus élevés.

3 RÔLE DES COMPAGNIES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ GLOBALE DU NAVIRE

La responsabilité générale de la sûreté d'un navire et des personnes à bord revient au capitaine. Il est difficile, pour toute organisation, d'assurer une sûreté absolue en toute circonstance en raison des considérations commerciales dont il faut tenir compte, comme par exemple la continuité de l'exploitation et le coût de cette sûreté. On arrive inévitablement, dans le domaine de la sûreté, à un compromis entre ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable en fonction des circonstances.

Toutefois, les mesures de sûreté devraient être directement liées au degré et à la nature du risque de trafic illicite de drogues dans un lieu donné. Il convient que la compagnie comme le capitaine évaluent régulièrement les risques rencontrés dans les ports visités par les navires en vue d'adapter les mesures de sécurité en conséquence.

Une bonne sûreté implique une capacité à accepter l'existence des risques, éventuellement chez le personnel, et à être prêt à prendre les dispositions nécessaires pour y faire face.

Les Compagnies, par l'intermédiaire de l'agent de sûreté de la compagnie, devraient envisager les aspects suivants :

3.1 Éducation et formation de l'équipage

Bien que la sûreté soit l'affaire de tout l'équipage, les membres de l'équipage seront probablement plus respectueux de la sûreté et plus vigilants si on leur explique les principes d'une bonne sûreté et les risques encourus s'ils sont impliqués dans le trafic de drogues ou l'abus des drogues. Un programme continu et approfondi de formation et d'éducation peut renforcer les mesures adoptées pour sauvegarder la sûreté du navire.

Tous les membres de l'équipage, selon leurs rang et fonctions, devraient recevoir une formation appropriée, conformément aux dispositions du Code ISPS, de la Convention STCW et des circulaires MSC diffusées par l'Organisation.

Cette formation doit comprendre des exercices et mises en pratique à intervalles réguliers en fonction du type de navire, des changements de personnel à bord du navire, des installations portuaires qui seront visitées et d'autres circonstances selon le cas.

3.2 Liaison entre les autorités compétentes et la Compagnie

Il est essentiel de maintenir une communication et une liaison étroites avec les autorités compétentes dans les ports d'escale réguliers afin de disposer d'un réseau de "renseignements" locaux, de contacts, de conseils et d'appuis pour tout ce qui concerne l'évaluation des risques. Ces contacts et communications sont effectués par l'agent de sûreté du navire ou l'agent de sûreté de la compagnie.

3.3 Reconnaissance du risque de trafic illicite

La menace représentée par le trafic illicite de drogues varie d'un port à l'autre dans le monde. La Compagnie doit par conséquent évaluer cette menace dans chaque port d'escale. Dans chaque port, son personnel à terre devrait être informé du risque encouru et de la manière dont il peut participer à la lutte contre ce risque. Ces évaluations devraient être examinées en collaboration avec les autorités compétentes du port aux deux extrémités de l'itinéraire commercial du navire.

3.4 Examen de la sûreté des navires

Après avoir évalué les risques menaçant ses opérations, le transporteur devrait passer en revue en permanence tant l'évaluation que les mesures du plan de sûreté en vigueur, en vue de déceler les domaines dans lesquels il faudrait éventuellement prendre des mesures complémentaires.

3.5 Personnel disponible pour assurer la sûreté du navire

Le personnel de la Compagnie à bord comme à terre, joue un rôle essentiel au bon fonctionnement du système de sûreté, qu'il soit ou non employé directement à cet effet.

Les trafiquants de drogues effectuent généralement une reconnaissance des possibilités de contrebande en fonction du type d'opération prévue. Ils choisiront plutôt un navire ou une zone d'entreposage de la cargaison non surveillé, tandis qu'un dispositif visible de sûreté aura un effet dissuasif. Un navire dont l'équipage est manifestement vigilant est moins susceptible d'être choisi pour faire passer innocemment des drogues en contrebande qu'un navire à bord duquel les mesures de sûreté sont insuffisantes ou ne sont pas appliquées avec assez de zèle. Il est, par conséquent, essentiel de montrer que les précautions en matière de sûreté sont efficaces en permanence.

La vigilance affichée du personnel à bord et à terre face à la menace ne saurait avoir un plus grand effet de dissuasion sur le trafiquant potentiel.

3.6 Précautions spéciales visant la cargaison conteneurisée

Les Compagnies sont encouragées à collaborer avec les autorités compétentes au port et à partager les renseignements susceptibles de contribuer à l'établissement d'un "profil de risques des conteneurs". L'analyse systématique de critères tels que consignataires, propriétaires, provenance de la marchandise, historique de son marché, modalités de paiement, ports d'escale, etc., peut être utile à cet égard, conformément au Cadre de normes SAFE.

Il convient de garder à l'esprit ce qui suit :

EN EMPÊCHANT LES DROGUES D'ÊTRE PLACÉES À BORD, ON ÉVITE QU'ELLES SOIENT TRANSPORTÉES INVOLONTAIREMENT. LA QUESTION CLÉ, PAR CONSÉQUENT, RÉSIDE DANS LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU NAVIRE ET À LA CARGAISON.

4 MESURES ET PROCÉDURES VISANT À GARANTIR LA SÛRETÉ GLOBALE DES NAVIRES

4.1 Sûreté des installations portuaires

Les mesures et procédures de sûreté rendent les installations moins vulnérables. Le niveau de sûreté fixé par le Gouvernement contractant influera de manière importante sur le nombre et la nature des mesures et des procédures de sûreté nécessaires. La présence ou l'absence de mesures de sûreté efficaces à terre est l'un des principaux facteurs qui détermine la nécessité d'adopter des mesures de sûreté supplémentaires à bord du navire.

4.2 Sûreté à bord du navire

Il incombe au capitaine d'assurer la sécurité et la sûreté du navire. Il faudrait mettre en place des mesures de sûreté supplémentaires lorsque les risques encourus le demandent. Un équipage correctement formé a déjà un fort effet dissuasif; la première ligne de défense consiste à maintenir l'intégrité du navire; elle pourrait toutefois être sérieusement compromise si des membres de l'équipage ou certains autres employés de la compagnie sont impliqués dans le trafic des stupéfiants.

4.2.1 Contrôle de l'accès au navire et contrôle d'identité

La principale tâche du trafiquant éventuel qui souhaite dissimuler des paquets à bord d'un navire consiste à en gagner l'accès en s'infiltrant. Il faut, par conséquent, prévoir dans le plan de sûreté du navire des mesures de sûreté préventives. Dans tous les cas, la meilleure méthode de dissuasion et de prévention consiste à veiller à ce que l'équipage soit vigilant et à ce que l'accès au navire soit contrôlé.

La coque d'un navire constitue une frontière facile à délimiter. La protection de cette frontière est un élément physiquement et psychologiquement dissuasif pour les personnes qui essayent de la traverser sans autorisation. Les mesures de protection retardent les intrus, ce qui permet à l'équipage et au personnel de sûreté de les repérer et si nécessaire, de les capturer. Elles permettent également au personnel et aux véhicules de pénétrer dans le navire par des voies d'accès désignées facilement identifiables.

4.2.2 Précautions à prendre lorsque le navire est au port

Le cas échéant, et en sus des mesures de sûreté appropriées pour le niveau de sûreté en vigueur, pour éviter que des drogues illicites ne soient passées à bord du navire, il conviendrait d'appliquer des mesures supplémentaires pour déjouer la contrebande de drogues; par exemple, les filets de chargement peuvent, le cas échéant, être interceptés et ouverts sur le pont principal avant d'être descendus dans les cales aux fins d'inspection, puisque les drogues et les produits chimiques ou précurseurs y sont souvent dissimulés pour être introduits discrètement à bord.

4.2.3 Accès des personnes n'appartenant pas à l'équipage

Outre les consignes figurant dans la circulaire MSC/Circ.1112 intitulée "Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS", et dans la circulaire MSC/Circ.1156, intitulée "Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS", au cas où des personnes n'appartenant pas à l'équipage seraient autorisées à accéder à bord, il faudrait prendre les précautions suivantes :

- .1 l'accès à bord peut être autorisé pour un ou plusieurs services spécifiques mais ne devrait en aucun cas être autorisé pour les zones d'accès restreint, chambres des machines, cales, magasins, etc.;
- .2 tout paquet ou sac introduit à bord du navire ou retiré du navire devrait être examiné;
- .3 lorsque le personnel à terre doit travailler à bord du navire pour la maintenance, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le désarrimage de la cargaison, etc., l'agent de sûreté du navire devrait vérifier que l'accès aux zones d'accès restreint et interdites est contrôlé; et
- .4 contrôle de l'accès au navire à l'échelle ou à la passerelle d'embarquement lorsque le navire se trouve dans l'installation portuaire.

4.3 Précautions générales à suivre à bord des navires

Outre des procédures de sûreté appropriées pour le niveau de sûreté en vigueur, des précautions supplémentaires devraient être prises dans les zones exposées au trafic de drogues; par exemple il faudrait mettre en place des zones d'accès restreint à bord des navires (pont par exemple, salle des machines, local contenant le matériel radioélectrique, etc.). Une précaution évidente à prendre consiste à fermer les magasins, les cabines et les voies d'accès internes qui ne sont pas utilisés au cours des escales. L'agent de sûreté du navire devrait contrôler l'utilisation, le nombre et la distribution des passe-partout du navire. Il faudrait prévoir des mesures correctives au cas où la sûreté serait compromise par la mauvaise utilisation ou la perte des clés. Les mesures suivantes pourraient être envisagées pour protéger la frontière naturelle que constitue la coque du navire :

- .1 le nombre des voies d'accès aux navires devrait être maintenu au minimum, l'idéal étant que le navire ne possède qu'une seule passerelle, rampe ou échelle de descente. Lorsque la réglementation prescrit une seconde échelle de secours, il faudrait envisager de la maintenir en position enroulée ou à bonne distance de l'eau;

- .2 lorsque le risque le justifie, les voies d'accès devraient être gardées. Dans certaines circonstances, il peut être nécessaire de faire appel à deux membres de l'équipage ou à du personnel de sûreté supplémentaire. Ces personnes devraient connaître parfaitement leurs fonctions et les mesures à prendre en cas d'incident ou d'urgence. Elles devraient être munies d'une torche électrique, de moyens leur permettant de demander assistance et de matériel de communications leur permettant de rester en contact avec l'officier de service. Chaque point d'accès devrait être muni d'une ligne directe ou d'autres moyens de communications sûrs pour que le personnel d'exploitation ou de sûreté puisse communiquer par radio en toute discrétion avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire au cas où il aurait besoin d'aide;
- .3 le personnel de garde de l'échelle de coupée doit posséder une liste des membres de l'équipage, des employés à terre et des visiteurs qui sont attendus. Il peut être nécessaire d'installer des alarmes et des dispositifs de sûreté dans certains ports en complément des gardes et des patrouilles. Il est essentiel d'agir immédiatement et de manière appropriée lorsqu'une alarme se déclenche pour qu'elle soit efficace;
- .4 les paquets, le matériel de rechange et les provisions de bord devraient être soigneusement examinés avant d'être embarqués; et
- .5 il faudrait souvent procéder à des fouilles inopinées et approfondies lorsqu'il est peu commode d'examiner chaque article. Chaque article envoyé à terre pour être réparé, inspecté ou rechargé, tel qu'extincteurs d'incendie, bouteilles de gaz, etc., devrait être soigneusement examiné lors de son retour à bord.

Dans des zones à haut risque ou aux niveaux de sûreté 2 ou 3, il peut s'avérer nécessaire de fouiller et de photographier les visiteurs qui souhaitent monter à bord du navire, de les accompagner lors de leur visite ou même de leur interdire l'accès au navire.

Les employés des installations à terre, les marchands et les agents de la force publique désignés et autres personnes dont la fonction les amène à monter à bord du navire devraient se faire connaître et présenter une pièce d'identité appropriée. Les personnes qui refusent de présenter leurs documents de sûreté à l'une quelconque des voies d'accès du navire devraient être refoulées et l'agent de sûreté de l'installation portuaire et les autorités compétentes avisés. Il faudrait, si besoin est, faire appel à un officier responsable pour confirmer l'identité des visiteurs. Les inconnus devraient être questionnés.

On ne devrait embarquer qu'un visiteur imprévu à la fois et le surveiller depuis l'autre côté du navire.

Les locaux vulnérables ou rarement utilisés ainsi que les chambres des machines non gardées devraient être verrouillés, particulièrement dans les ports à haut risque. L'équipe de garde devrait effectuer des inspections inopinées pour s'assurer que les portes de ces locaux n'ont pas été forcées. Il faudrait également veiller à retirer toute étiquette d'identification au-dessus des portes de ces locaux.

La décision de maintenir certains locaux verrouillés pendant le séjour au port devrait être prise en tenant compte des aspects de base liés à la sûreté.

Tout objet inattendu ou paquets inhabituel devrait éveiller les soupçons des membres de l'équipage qui ne devraient pas accepter de paquets de la part d'étrangers et devraient être avisés que des drogues peuvent avoir été placées dans des paquets apparemment inoffensifs.

Pour parer à ce risque, l'on pourrait apposer des bandes adhésives de couleur sur les caisses qui ont déjà été fouillées pour pouvoir les identifier facilement ou les cercler automatiquement avec des bandes en polypropylène.

Il faudrait placer sous surveillance les embarcations légères situées à proximité du navire et, en période d'obscurité, éclairer ces embarcations dans la mesure du possible.

Au large, il ne faudrait pas répondre à un navire essayant d'attirer l'attention si l'on a des doutes quant à son identité ou ses intentions. En outre, lorsque les circonstances le justifient et que la sécurité le permet, le navire devrait accroître sa vitesse et/ou éteindre ses feux de navigation tout en intensifiant l'éclairage de pont. Il faudrait s'efforcer d'identifier ou de photographier tout navire ayant un comportement étrange et d'en informer immédiatement les autorités compétentes au port le plus proche par les moyens les plus rapides possible. Il faudrait faire particulièrement attention dans les passages resserrés ou pendant les périodes d'obscurité lorsqu'il est plus facile de s'approcher subrepticement.

4.4 Mesures destinées à empêcher la dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

4.4.1 Éclairage

Que le navire soit au port, au mouillage ou qu'il fasse route, il est possible d'éclairer le pont et la muraille pendant les périodes d'obscurité et de visibilité réduite, en faisant attention toutefois à ne pas gêner les feux de navigation réglementaires ni la sécurité de la navigation.

L'éclairage devrait être disposé de manière à éclairer de façon permanente certaines zones spécifiques pendant les périodes d'obscurité ou de visibilité réduite. Dans certains cas, il pourrait être préférable de n'utiliser ces systèmes d'éclairage que lors du déclenchement d'une alarme.

Des projecteurs portables ou fixes peuvent compléter le système principal d'éclairage. Des projecteurs peuvent également être utilisés, le cas échéant, pour éclairer des personnes suspectes, ou des véhicules ou des embarcations qui s'approchent du navire.

4.4.2 Service de garde depuis le navire

Il faudrait assurer un service de garde satisfaisant depuis le pont pour détecter des bulles (plongeurs) des débris flottants (susceptibles de dissimuler des nageurs) ou des embarcations légères. Les embarcations s'approchant du navire devraient être questionnées si elles ne sont pas identifiées, elles devraient être empêchées d'accoster le long du navire.

4.4.3 Fouilles en dessous de la ligne de flottaison

Lorsque l'on soupçonne qu'un objet a été fixé sur la partie extérieure de la coque en dessous de la ligne de flottaison, l'on peut effectuer une fouille afin de localiser l'objet sans pour autant l'en

déloger. Cette opération doit être effectuée par des plongeurs qualifiés dont l'assistance peut être obtenue par l'intermédiaire des autorités compétentes du port.

4.5 Contrôle du personnel

Il est évident que les passagers, les membres de l'équipage et le reste du personnel employé par la Compagnie qui se trouvent à bord pour des raisons légitimes peuvent plus facilement, s'ils le veulent, contourner les mesures de contrôle de l'accès au navire. L'implication possible du personnel dans des activités illicites ne doit pas être sous-estimée lorsque l'on évalue la vulnérabilité d'un navire en tant que moyen de transport des drogues.

Il faudrait par conséquent, lorsque la menace le justifie, prendre toutes les précautions qui s'imposent, notamment du point de vue juridique, et vérifier les antécédents et l'intégrité des employés et notamment des nouvelles recrues. Il faudrait leur demander les références fournies par leurs employeurs précédents. Il faudrait qu'ils expliquent les motifs de licenciements antérieurs et les changements fréquents d'emploi.

Lorsque l'on évalue la possibilité que les employés cèdent à des pressions liées à la drogue, il faudrait tenir compte des points suivants :

- .1 La direction a-t-elle une politique antidrogue et le personnel en a-t-il connaissance ?
- .2 Existe-t-il un programme de sensibilisation et d'éducation en matière de drogues et le personnel est-il encouragé à coopérer ?
- .3 Tous les employés autorisés à accéder au navire ou à la cargaison portent-ils des badges d'identité ?
- .4 Tous les employés savent-ils ce qu'ils doivent faire et à qui ils doivent s'adresser s'ils trouvent un paquet suspect ?
- .5 Tous les employés savent-ils ce qu'ils doivent faire au cas où ils auraient des soupçons sur la cargaison, des clients ou des collègues ?
- .6 Observe-t-on chez certains employés des symptômes tels que modifications dans leur apparence, dans leur comportement ou leur caractère, demandes fréquentes de mutation ou le désir d'être assignés à un navire, une expédition ou un poste de travail particulier, indiquant qu'ils sont impliqués dans une affaire de drogues ?

4.6 Formes sous lesquelles le personnel de bord peut être impliqué dans le trafic de drogues

Les employés, l'équipage et les passagers peuvent être impliqués dans le trafic de drogues soit à titre personnel, soit en participant à un complot organisé.

4.6.1 À titre individuel

L'expérience montre que les officiers et la direction sont rarement impliqués dans ce type d'activité. Étant donné qu'il est difficile pour un membre de l'équipage et encore plus un passager

d'être sûr qu'il pourra avoir accès à la cargaison lors du chargement et du déchargement, le trafic de drogues par des passeurs individuels utilise la zone d'habitation ou de travail du membre d'équipage impliqué. Il se peut, néanmoins, que l'on s'efforce de dissimuler la marchandise dans une zone n'attirant pas immédiatement l'attention sur l'individu concerné au cas où ces substances seraient découvertes.

4.6.2 Dans le cadre d'un complot organisé

Peuvent être parfois impliqués dans ce type de complot plusieurs, voire tous les membres d'équipage, y compris les officiers à bord du navire, le personnel de l'installation portuaire et l'administration du port. Étant dans la place, ils connaissent les horaires des navires, leurs routes, les routines à bord, les systèmes d'information concernant la cargaison et les procédures douanières, ce qui leur permet de faire passer des quantités importantes de drogues et d'utiliser des techniques de dissimulation extrêmement sophistiquées puisqu'ils ont le temps de préparer les caches et dissimuler la drogue. Parmi les autres caches nécessitant un complot organisé, on peut citer les citernes à combustible, les machines de la chambre des machines, les conduits ou tuyautages du navire.

5 DÉTECTION DES DROGUES DISSIMULÉES

5.1 Fouilles à bord

Pour avoir une efficacité maximale, le plan de fouille devrait être régulièrement mis en oeuvre pour renforcer la confiance de l'équipage et lui rappeler que l'existence d'une sûreté satisfaisante est l'affaire de tous. Il peut être nécessaire dans les zones à haut risque ou lorsque le navire a reçu des renseignements spécifiques, de procéder à des fouilles à chaque départ du port. Dans ces zones, l'équipage devrait être prêt à entreprendre des fouilles plus nombreuses de personnes et de marchandises. Les membres d'équipage devraient avoir chacun des zones de responsabilité et des zones de fouille que l'agent de sûreté du navire alternerait de façon aléatoire.

Les navires sont particulièrement vulnérables au transport de substances illicites. Il faut, en ce qui concerne les drogues et les produits chimiques utilisés dans leur fabrication, tenir compte de deux facteurs fondamentaux :

- .1 l'extrême valeur marchande des drogues et des produits chimiques destinés à leur fabrication et la participation d'organisations criminelles internationales signifient que des sommes énormes d'argent sont en jeu avec les pressions, y compris le risque de violence, qui les accompagnent; et
- .2 la possibilité que certains membres de l'équipage soient toxicomanes.

Note : Toutes les substances psychotropes sont extrêmement dangereuses, certaines pouvant être absorbées par voie cutanée. Il faudrait systématiquement utiliser des gants et des masques pour manipuler les substances suspectes. Ne jamais frotter, toucher ni manipuler ces substances sans protéger la peau. Ne pas inhaler les vapeurs ni la poudre; ne pas fumer à proximité de ces substances. Ne pas les essayer. Ne pas les goûter, les avaler ou les boire.

Toute personne découvrant une quantité importante de substances psychotropes, de produits chimiques destinés à leur fabrication ou de précurseurs, devrait envisager la possibilité d'actes de violence imprévus, y compris d'attaques à main armée. Il faudrait adopter les précautions d'usage à tout moment.

5.2 Planification des fouilles à bord

Il faudrait élaborer à l'avance les plans de fouille pour que les fouilles puissent être effectuées le plus rapidement possible d'une manière approfondie et efficace. Ces plans devraient normalement être élaborés par les autorités compétentes en collaboration avec l'agent de sûreté du navire et peuvent être révisés et modifiés à la lumière de l'expérience.

Le plan de fouille devrait être exhaustif et indiquer dans le détail les itinéraires que les responsables de la fouille devraient suivre ainsi que tous les endroits susceptibles de servir de cache.

Il devrait être élaboré d'une manière systématique afin de couvrir toutes les options et d'éviter les chevauchements et les omissions, permettant ainsi aux responsables de la fouille de se concentrer sur leur tâche sans s'inquiéter d'un oubli éventuel.

Avant de procéder à la fouille, il faudrait tenir compte de la configuration du navire afin de s'assurer que :

- le navire est divisé en zones gérables;
- toutes les zones du navire ont été incluses; et
- toutes les zones du navire sont accessibles.

La configuration devrait indiquer :

- .1 le nombre de ponts;
- .2 le nombre et l'emplacement des cales à cargaison;
- .3 le nombre et l'emplacement des citernes et des espaces vides;
- .4 les dimensions et la disposition de la chambre des machines;
- .5 le nombre et les dimensions des locaux d'habitation de l'équipage et des locaux de réunion;
- .6 l'accès aux systèmes de ventilation; et
- .7 le nombre et les dimensions des magasins servant à divers usages.

Il est nécessaire de désigner un endroit à bord qui serve de poste de contrôle et auquel l'équipe responsable de la fouille puisse envoyer les renseignements qu'elle a recueillis aux fins d'analyse et de vérification.

Il faudrait prendre les dispositions nécessaires pour que l'équipe chargée de la fouille possède le matériel suivant :

- .1 torches électriques et piles;
- .2 tournevis, clés à vis et pinces à levier;
- .3 miroirs et sondes;
- .4 gants, casques, combinaisons et chaussures antidérapantes;
- .5 sacs et enveloppes en plastique pour recueillir des preuves; et
- .6 formulaires pour consigner les activités et les découvertes.

Un système de cartes de vérification serait utile. Il permettrait à chaque membre de l'équipe de fouille de disposer de l'itinéraire à suivre et des zones à fouiller. Ces cartes pourraient être de couleurs différentes correspondant aux différentes zones de responsabilité, par exemple bleu pour le pont et rouge pour la chambre des machines. Une fois la fouille achevée, chaque carte pourrait être renvoyée au poste central de commande. Une fois que toutes les cartes auraient été récupérées, on saurait que la fouille est achevée.

Lorsque le capitaine ou l'agent de sûreté du navire a décidé de fouiller le navire, il devrait tout d'abord communiquer ses instructions aux chefs des différents services qui transmettent alors leurs instructions aux chefs de groupe chargés de la fouille qui organisent leurs équipes pour fouiller les locaux désignés en suivant les plans de fouille pour s'assurer qu'aucun local n'a été omis.

5.3 Types de fouille à bord

5.3.1 Fouille effectuée en réaction

Ce type de fouille devrait être effectué en réaction à une menace spécifique ou à des renseignements reçus concernant un paquet ou sac placé à bord. Elle pourrait également être utilisée à titre de précaution au niveau 2 ou 3, ou pendant les périodes de danger élevé. Une fouille effectuée en réaction devrait suivre les principes suivants :

- .1 Les membres de l'équipage ne devraient pas être autorisés à fouiller leurs propres zones d'habitation et de travail au cas où ils seraient impliqués dans une opération de trafic illicite de drogues et où ils auraient dissimulé des paquets ou sacs dans ces zones.
- .2 La fouille devrait être menée conformément à un plan précis ou à un programme déterminé et devrait être soigneusement contrôlée.
- .3 Il faudrait notamment envisager de faire effectuer la fouille par deux personnes, l'une cherchant "en haut" et l'autre "en bas" : au cas où l'une d'entre elles trouverait un objet suspect, la première pourrait rester de garde tandis que la seconde irait faire part de cette découverte.

- .4 Les membres de l'équipe de fouille devraient pouvoir reconnaître un paquet ou sac suspect.
- .5 Il faudrait qu'il existe un système permettant de marquer ou d'enregistrer les zones "propres".
- .6 Pour prévenir le déplacement illicite de marchandises pendant une fouille, il faudrait contrôler le mouvement des personnes. Si cela n'est pas possible, les personnes devraient être soumises à une fouille lorsqu'elles passent d'une zone fouillée à une zone non fouillée et vice versa.
- .7 Les membres de l'équipe de fouille devraient rester en contact avec les personnes responsables du contrôle de la fouille, éventuellement par radio UHF/VHF.
- .8 Ils devraient avoir des instructions claires sur la marche à suivre au cas où ils trouveraient un paquet ou sac suspect.
- .9 Ils devraient avoir à l'esprit que le trafiquant a peut-être essayé de camoufler le paquet ou sac pour qu'il se confonde avec ce qui l'entoure, par exemple avec une boîte à outils dans la chambre des machines.

Les chambres des machines des navires sont couramment utilisées par les trafiquants pour dissimuler des substances psychotropes, des produits chimiques ou des précurseurs. En règle générale, les tunnels d'arbre, les réservoirs d'huiles de graissage et les citernes de décantation doivent éveiller les soupçons; il en est de même pour les bouteilles d'air de lancement, dont il est facile de manipuler les manomètres pour indiquer qu'elles sont sous pression alors qu'elles sont vides. Il est possible d'accéder à la chambre des machines en empruntant l'échappée du tunnel d'arbre depuis le pont principal ou le parquet de l'appareil à gouverner. Il convient une fois de plus de souligner que ces portes devraient être verrouillées lorsque le navire est au port et ne devraient être ouvertes qu'en cas d'urgence ou de besoin. Il faut néanmoins veiller à ce que les échappées restent dégagées.

Le responsable du contrôle de la fouille devrait consigner tous les renseignements communiqués par les équipes de fouille pour s'assurer que tous les espaces ont été vérifiés et pour que le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire disposent à tout moment d'un rapport de situation de la fouille.

La découverte d'un paquet ou sac ne signifie pas pour autant l'arrêt d'une fouille, puisqu'il est toujours possible que d'autres paquets ou sacs soient dissimulés.

5.3.2 Fouille rapide

Il est également possible, sur le modèle du plan précédent, d'élaborer un plan de fouille rapide ou "fouille éclair" des zones non verrouillées ou plus vulnérables et accessibles. Ce type de fouille devrait être effectué après le déchargement/le débarquement et avant le chargement/embarquement, etc. Si l'on utilise le système des cartes, seules les cartes correspondant aux zones les plus vulnérables et les plus accessibles devraient être sélectionnées.

Dans ce cas :

- .1 toutes les portes verrouillées devraient être examinées pour s'assurer qu'elles le sont toujours;
- .2 tous les espaces ouverts, les ascenseurs et poubelles devraient être soigneusement examinés.

À l'issue de la fouille rapide, le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire peuvent décider s'il convient d'effectuer une fouille approfondie du navire, y compris des espaces fermés à clé.

5.3.3 Fouille effectuée à titre préventif

La fouille effectuée à titre préventif a pour objet de dissuader les trafiquants d'essayer d'introduire un paquet ou sac à bord du navire et de le déceler avant qu'il ne soit dissimulé. Il peut s'avérer nécessaire de fouiller tous les visiteurs se rendant à bord du navire.

Il faudrait établir et contrôler les points de passage dans une zone d'accès restreint ou stérile et procéder à des fouilles pour vérifier que tout ce qui passe par ces points est "propre". Une fois ces points franchis, il est important d'effectuer une ségrégation et de n'autoriser aucun contact avec des personnes non contrôlées. Le pourcentage de personnes/de marchandises fouillées dépendra naturellement du degré de menace.

Les passagers et leurs bagages à main peuvent être examinés à terre à un ou plusieurs postes de contrôle ou bien lorsqu'ils embarquent à bord du navire. Chaque port étant différent, la décision appartient en dernier ressort, à l'autorité compétente.

Aucune personne ou véhicule ne devrait être autorisé à quitter une zone stérile ou le navire sans en avoir préalablement informé la personne responsable du contrôle de la fouille.

Les zones d'accès restreint ou stériles devraient être fouillées en cas d'intrusion.

Le degré de menace déterminera la fréquence de ces fouilles.

5.4 Méthodes de fouille

La méthode de fouille devrait être choisie en fonction de la situation et du degré de menace. La fouille physique reste la méthode la plus sûre et la plus exacte dans la mesure où elle est effectuée correctement.

5.4.1 Fouille physique

Les passagers et les visiteurs des navires peuvent faire l'objet d'une fouille corporelle. Étant donné le nombre important de personnes concernées, cette fouille s'effectue en privé, pour plus d'efficacité et pour diminuer toute gêne éventuelle. L'usage de cabines privées empêche également que les méthodes de fouille soient observées. Les passagers ne devraient pas être autorisés à choisir la personne qui va les fouiller. Il faudrait utiliser des barrières pour éviter que les personnes effectuant la fouille ne soient distraites par le nombre important de personnes présentes.

Un superviseur devrait observer les visiteurs ou les passagers en vue de noter tout comportement suspect et de les diriger vers le personnel de fouille disponible.

Pour être véritablement efficace, la fouille des paquets, des sacs et des effets personnels devrait aussi consister à vérifier s'il existe des doubles fonds, couvercles, côtés et compartiments. Il arrive fréquemment qu'une odeur de colle ou une odeur forte dissimule l'odeur de certaines drogues et indique qu'une doublure a été défaite puis remise en place. Il faudrait prêter une attention spéciale à toute manipulation ou réparation d'un paquet, aux taches de gras ou à des petits trous à l'extérieur du paquet. Le contenu des paquets devrait être évalué au cours de la fouille et, lorsque le poids semble déséquilibré ou disproportionné sans raison apparente, il faudrait éventuellement recommencer la fouille en vue de déceler un faux compartiment.

Il faudrait prêter une attention particulière aux appareils électriques ou électroniques, neufs ou usagés, emportés à bord du navire. Il faudrait interroger les passagers sur l'origine de ce matériel et leur demander s'il a toujours été en leur possession. Le matériel peut être examiné afin de détecter des caractéristiques inhabituelles, telles que des signes de manipulation, un poids excessif ou des objets bougeant librement à l'intérieur.

D'autres récipients transportés dans des sacs peuvent être utilisés pour dissimuler des drogues et il faut les inspecter en procédant normalement à un examen visuel.

5.4.2 Rayons X

Le matériel à rayons X est la méthode la plus couramment utilisée pour inspecter un grand volume de bagages et d'effets personnels. Le matériel moderne est capable de produire des images d'une bonne définition et pénétration, mais l'examen aux rayons X est parfois moins efficace que la fouille physique pour déceler les drogues. Il permet toutefois de révéler des faux compartiments ou des cavités dans des objets, des emballages ou des récipients.

Les équipements à rayons X pour l'inspection des bagages offrent un moyen rapide et pratique de voir à l'intérieur des objets sans les déballer ni les endommager. Ils se présentent sur le marché avec diverses ouvertures de tunnel, allant des appareils types d'une ouverture de 600 mm de large par 400 mm de haut, qui sont utilisés pour inspecter les bagages des passagers, en passant par ceux d'une ouverture de 1 650 mm de large par 1 500 mm de haut, qui sont utilisés pour inspecter le fret jusqu'aux systèmes spécialisés capables d'inspecter des conteneurs entiers et des véhicules. Cette flexibilité permettra de faire passer par ces équipements la plupart des objets qui peuvent être facilement déplacés et d'obtenir une image aux rayons X.

L'efficacité des opérateurs de ces équipements diminue rapidement et sensiblement surtout en période de pointe. Les opérateurs ne devraient pas travailler sur écran pendant plus de 20 minutes pour vérifier le contenu des bagages passés aux rayons X; ils devraient ensuite être affectés à d'autres tâches. L'image doit être présentée pendant 5 secondes au moins pour permettre un examen adéquat.

Les détecteurs de masse mesurent certaines caractéristiques de masse des matières en vue de détecter la présence éventuelle d'explosifs ou de drogues. Parmi les caractéristiques de masse qui peuvent être mesurées, on peut citer : le coefficient d'absorption de rayons X, le coefficient de rétro-diffusion de rayons X, la constante diélectrique, l'interaction des rayons gamma ou des neutrons et les émissions de micro-ondes, de milli-ondes ou d'infrarouges. Une analyse plus poussée de ces paramètres peut permettre d'obtenir la masse, la densité, la teneur en azote et le

chiffre atomique effectif. Bien qu'aucune de ces caractéristiques ne soit propre aux explosifs ou aux stupéfiants, elles peuvent être suffisamment révélatrices de la présence d'explosifs ou de certains types de drogues.

Les explosifs et les drogues peuvent aussi être détectés au moyen des vapeurs qu'ils émettent ou des traces de particules qui se répandent lorsqu'ils sont manipulés. En règle générale, les vapeurs se trouvent dans l'air tandis que les particules principalement sur les surfaces. Étant donné que certains explosifs et certaines drogues sont plus volatiles que d'autres, la détection de vapeurs se prête à certaines matières, tandis que la détection de traces se prête davantage à d'autres. Il est essentiel de reconnaître que les appareils de détection de vapeurs dépendent de la présence de vapeurs d'explosifs et ne peuvent pas détecter des explosifs et des drogues lorsque ceux-ci n'émettent pas de vapeurs ou lorsque les vapeurs sont confinées.

On peut obtenir de plus amples renseignements sur la technologie disponible pour sécuriser et faciliter le commerce international, y compris sur les équipements de détection des drogues, dans la banque de données de l'OMD sur la technologie avancée, sur le site Web de l'OMD www.wcoomd.org.

5.4.3 Utilisation de chiens

Les chiens spécialement dressés peuvent être très efficaces pour fouiller des voitures, des bagages et des cargaisons. Il est également possible d'utiliser des chiens pour les fouilles à bord des navires mais il faut toutefois qu'ils soient familiarisés avec l'environnement en mer si l'on veut obtenir de bons résultats.

5.4.4 Autres considérations

Outre les personnes et leurs effets personnels, il est parfois nécessaire de procéder à d'autres fouilles à bord d'un navire :

- .1 La fouille du fret et des véhicules avant l'embarquement est une opération difficile et onéreuse, mais il arrive que le niveau de sûreté justifie de telles mesures. Dans les zones à haut risque, un examen minutieux :
 - des emballages extérieurs,
 - de l'infrastructure du conteneur et du véhicule,
 - des documents,
 - inspection-filtrage des chauffeurs,
 - et des sources de renseignements fiables

contribuent à résoudre le problème.

Si les compagnies suspectent que le fret, les véhicules ou les remorques risquent de contenir des marchandises illicites, ceux-ci devraient être isolés et les autorités de police compétentes devraient être immédiatement consultées.

.2 Provisions de bord

Toutes les provisions chargées à bord du navire constituent un moyen de passage de drogues. Il faudrait que les navires vérifient soigneusement leurs provisions et inspectent chaque article lorsque le niveau de sûreté l'exige. Le paquet ou sac inattendu est particulièrement suspect.

.3 Livraisons diverses aux navires et aux ports

Les trafiquants peuvent utiliser des véhicules et des personnes à l'apparence innocente qui livrent des provisions courantes telles que du pain, du lait, des fleurs ou des légumes frais à des contacts à bord du navire. Le contrôle efficace de l'accès au navire, l'identification du personnel et les contrôles aléatoires contribueront à réduire ce risque.

6 DISSIMULATION DE DROGUES À BORD DU NAVIRE ET INDICES RÉVÉLATEURS

6.1 À bord du navire

Les drogues peuvent être cachées dans la structure même du navire ou dans des compartiments, locaux ou machines rarement utilisés, dissimulés dans les locaux d'habitation ou, lorsque les membres de l'équipage sont impliqués sur la personne ou dans ses effets personnels. La cargaison présente des occasions multiples de dissimulation, surtout lorsqu'il s'agit de charges unitaires ou de marchandises conteneurisées.

6.2 Caches à bord du navire

Un navire offre de multiples endroits permettant de cacher des drogues. Parmi les plus couramment rencontrés, on peut citer :

- .1 lieux rarement visités ou fouillés, que ce soit par respect (par exemple, cabine du capitaine, canapé de son salon), en raison des difficultés présentées (tunnel de l'arbre de l'hélice) ou du danger (par exemple, derrière des tableaux électriques et dans les espaces à cargaison inerte); à proximité de la cheminée (étant donné que la fumée peut dissimuler des odeurs caractéristiques, comme celle du cannabis); dans les cabines des passagers;
- .2 magasins (coffres à farine, réfrigérateurs, congélateurs servant à conserver des provisions telles que le poisson et la viande, sac de légumes ou intérieur des boîtes de conserve);
- .3 articles entreposés (armoires);
- .4 magasins à peintures (armoires à peintures);
- .5 locaux de l'équipage (par exemple, derrière ou à l'intérieur des radiateurs ou des toilettes, derrière des tableaux ou des plinthes, dans les lambris des hublots, du plafond et des murs de la cabine, dans des faux compartiments situés au bas des

- penderies et dans les portemanteaux, en dessous des placards et des tiroirs, en dessous des couchettes et des matelas et d'autres meubles des cabines);
- .6 lieux dont l'accès est interdit aux personnes non autorisées;
 - .7 à l'intérieur des caisses d'huile de graissage ou des citernes à cargaison; dans les capots de descente, dans les panneaux du plancher, des murs et du plafond, dans les soutes, à l'intérieur des gaines de ventilation, des conduits des cheminées ou des câbles situés sur le pont ou à l'intérieur des machines de la chambre des machines, dans les locaux contenant les ordinateurs, dans les tableaux de commande, dans les puisards, dans les bouchains et dans les gaines de cheminées;
 - .8 caisses ou récipients, fûts d'huile, bouteilles et fûts de peinture à double fond;
 - .9 endroits où les substances auront l'air à leur place (par exemple, parmi le matériel médical ou des embarcations de sauvetage); à l'intérieur des extincteurs, des manches d'incendie ou dans leurs locaux de rangement;
 - .10 à l'intérieur d'une structure modifiée récemment, à l'intérieur de conteneurs ou dans leurs cavités;
 - .11 à l'intérieur de faux planchers et/ou faux plafonds dans les cabines et les descentes; et
 - .12 dans des caisses à eau et à huile, (de fausses sondes ou de faux indicateurs visuels et des manomètres faussés peuvent être installés).

6.3 Circonstances suspectes à bord

On trouvera ci-dessous des exemples de circonstances suspectes justifiant une enquête plus poussée :

- .1 personnes étrangères au navire rencontrées dans des lieux insolites alors que le navire est au port;
- .2 personnes étrangères au navire transportant des paquets et cherchant à monter à bord du navire;
- .3 équipes travaillant à terre ou personnel d'entreprise effectuant sans supervision des travaux apparemment superflus ou en dehors des horaires normaux;
- .4 travaux imprévus, en particulier modifications structurelles (par exemple, locaux condamnés);
- .5 membres de l'équipage observés dans des endroits inhabituels sans raison (par exemple, personnel du service général dans la cale ou la chambre des machines), rôdant dans des endroits suspects pendant la traversée, manifestant un intérêt ou une gêne injustifiés pendant les inspections des officiers;
- .6 passagers rencontrés en dehors des locaux de réunion ou des locaux à passagers;
- .7 faits inattendus (par exemple, une citerne de ballast censée être pleine que l'on

- découvre vide) ou objets déplacés (par exemple, sacs de farine dans un magasin à peintures);
- .8 preuves d'ouverture de paquets, citernes ou conteneurs;
- .9 arrimage déplacé, locaux condamnés, tuyaux non raccordés;
- .10 disparition de clés;
- .11 pannes électriques ou mécaniques inexplicables, aussi courtes soient-elles;
- .12 indices de manipulation, tels que plafonds de ballast soudés, manomètres amorcés, capots d'embarcations mal ajustés, "lieux sûrs" non fermés à clé.

6.4 Contrôles recommandés aux capitaines et aux officiers du navire

- .1 connaître les habitudes de l'équipage, examiner tout signe d'anxiété ou tout écart par rapport à la routine, par exemple lorsque des membres de l'équipage effectuent des tâches de routine dans des endroits inattendus ou lorsqu'ils ont un comportement inhabituel;
- .2 surveiller en permanence les passerelles lorsque le navire est au port et interdire leur accès à toute personne non autorisée;
- .3 procéder régulièrement à des inspections variant quant à leur nature, leur emplacement et leur durée et les consigner dans le journal de bord;
- .4 questionner toutes les personnes étrangères aux navires se trouvant dans des endroits inhabituels à bord tandis que le navire est au port;
- .5 prendre note de certaines anomalies comme par exemple une citerne de ballast vide qui devrait être pleine, des sacs de farine se trouvant dans le magasin à peintures;
- .6 inspecter les arrimages dérangés, les locaux condamnés, les tuyaux qui ne conduisent nulle part;
- .7 rechercher des signes de manipulation des équipements du navire, par exemple, plafonds de ballast soudés, capots d'embarcations mal ajustés, matériel ne fonctionnant pas;
- .8 dans la mesure du possible, prévoir une supervision des équipes à terre;
- .9 verrouiller tous les locaux, par exemple, les espaces à cargaison qui ne sont pas régulièrement utilisés et leurs points d'accès, et contrôler l'accès aux clés.

6.5 Observation du comportement

Il faudrait soigneusement observer le comportement des membres d'équipage et des passagers. Les éléments suivants peuvent être significatifs :

- .1 nervosité ou comportement suspect;
- .2 sommes d'argent importantes;
- .3 achats locaux particulièrement importants;
- .4 vêtements coûteux;
- .5 listes énumérant des noms, des dates ou des lieux et des références à de l'argent, des poids ou d'autres unités;
- .6 habillement inhabituel pour descendre à terre ou pour rejoindre le navire (vêtements, par exemple, dissimulant quelque chose de volumineux ou ne correspondant pas à la saison);
- .7 intérêt inhabituel manifesté pour une zone du navire, une expédition ou un conteneur particulier;
- .8 possession d'outils inhabituels qui ne servent pas au travail à exécuter;
- .9 possession d'accessoires facilitant la consommation de drogues.

6.6 Circonstances suspectes en mer

Tout en ayant conscience des menaces qui pèsent sur leur navire, les membres de l'équipage peuvent aussi remarquer, dans l'exercice de leurs tâches normales, des activités inhabituelles qui méritent d'être signalées, par l'intermédiaire du capitaine et/ou de l'agent de sûreté du navire, aux autorités compétentes, par exemple :

- .1 transbordement de marchandises entre navires en mer;
- .2 marchandises apportées à bord à partir de navires situés à proximité du littoral;
- .3 emplacement inhabituel de bouées repères;
- .4 signaux entre des navires et le littoral;
- .5 embarcations gonflables se déplaçant à grande vitesse au large (particulièrement la nuit);
- .6 activités de plongée inhabituelles au port; et
- .7 embarcations mouillées ou déchargeant des marchandises en des endroits isolés du littoral.

6.7 Circonstances suspectes à terre

Les Compagnies, par l'intermédiaire de leur agent de sûreté, devraient avoir conscience de la menace que constitue le trafic de drogues et s'interroger sur les points suivants :

- .1 la personne effectuant la réservation de fret est-elle ou non connue ?
- .2 l'expéditeur/le destinataire est-il un client régulier, ou un nouveau client ?
- .3 la marchandise en question correspond-elle au secteur d'activité du client ?
- .4 les adresses de l'expéditeur/du destinataire sont-elles incomplètes, mal orthographiées, vagues ou inappropriées ?
- .5 "la partie à notifier" est-elle difficile à joindre ?
- .6 la réservation a-t-elle été effectuée à la dernière minute ?
- .7 les frais ont-ils été réglés à l'avance en espèces ?
- .8 a-t-on essayé de dissimuler le nom/l'adresse de la personne qui a payé le fret ?
- .9 l'expédition provient-elle d'un pays connu comme pour être une source ou servir au transit de drogues ?
- .10 le chargement semble-t-il normal, compte tenu de l'origine et de l'acheminement de la marchandise du pays d'origine et de destination et de la valeur des marchandises ?
- .11 la cargaison est-elle correctement décrite dans les documents ?
- .12 le rapport dimension/poids correspond-il à la marchandise ?

L'ensemble du personnel devrait être conscient de la menace et attentif à toutes circonstances inhabituelles, lesquelles devraient être signalées aux autorités compétentes en même temps que les renseignements concernant le navire et la cargaison.

Le personnel de manutention de la cargaison devrait être invité à noter :

- .1 les plombs rompus sur les conteneurs;
- .2 les doubles fonds dans les conteneurs (qui ne sont pas alignés au dormant des portes), ou les faux plafonds (toit au-dessus des montants d'angle ou modifications de la hauteur du plafond intérieur);
- .3 les cavités condamnées dans le cadre des conteneurs ou des remorques;
- .4 les signes de perforation dans le cadre ou le châssis d'un conteneur; et

- .5 les signes de peinture fraîche ou de soudure récente, ou les différences de texture des parois, du plancher ou du plafond pouvant indiquer une modification de la structure visant à dissimuler des drogues ou autres marchandises de contrebande.

Il conviendrait de prêter une attention particulière aux compartiments frigorifiques où les espaces et les matériaux isolants, de même que les machines, offrent des occasions supplémentaires de dissimuler des drogues.

7 MESURES À PRENDRE EN CAS DE DÉCOUVERTE DE DROGUES

7.1 Conseils d'ordre général

En l'absence d'instructions spécifiques de la Compagnie dans le plan de sûreté du navire, l'agent de sûreté du navire devrait s'enquérir des mesures à prendre en cas de découverte de drogues à bord du navire, dans la cargaison ou dans les installations à terre. Lorsque les drogues sont découvertes en haute mer, il faudrait que le navire en informe les autorités du prochain port d'escale par radio avant d'entrer dans les eaux territoriales. Les autorités compétentes devraient être informées le plus rapidement possible.

7.2 Considérations visant à garantir la sûreté des personnes

Lors de la découverte d'un paquet ou d'un sac suspect ou de substances, il faudrait observer les points suivants pour garantir la sûreté des personnes :

- .1 ne pas perforer ni ouvrir de paquets ou sacs suspects enveloppés dans du papier journal, de la feuille d'aluminium, du papier carbone ou des sacs en polyéthylène et fermés avec du ruban adhésif;
- .2 ne pas manipuler ni toucher la substance sans protection de la peau et sans masque;
- .3 ne pas inhaler de poudres ou de vapeurs;
- .4 ne pas agir à la hâte;
- .5 ne pas fumer à proximité de la substance ni l'exposer à la chaleur ou à la flamme;
- .6 NE JAMAIS goûter, avaler ou boire la substance suspecte;
- .7 toujours se laver les mains et brosser les vêtements le plus rapidement possible afin d'éviter toute contamination;
- .8 s'assurer que les espaces confinés ou fermés disposent d'une ventilation et d'un éclairage suffisants;
- .9 si les articles sont déplacés dans un lieu sûr, les envelopper dans des films, feuilles ou sacs en plastique et les placer en lieu sûr ou dans un coffre le plus rapidement possible; et

- .10 prendre note de toute personne manifestant un intérêt anormal aux actes susmentionnés.

7.3 Conseils spécifiques

Demander à une autre personne d'être témoin de l'emplacement d'un paquet ou sac suspect avant de prendre des mesures. Prendre, si possible, des photos du paquet ou sac tel qu'il a été découvert, c'est-à-dire rechercher un témoin (en évitant la personne qui "garde la drogue"). Manipuler le paquet ou sac le moins possible et se rappeler qu'il peut porter des empreintes. Si nécessaire, retirer la marchandise avec précaution et la placer sous clé. Faire surveiller si besoin est. Si le navire se trouve en mer, consigner toute découverte dans le journal de bord en apportant le plus de détails possible : date, heure, emplacement, quantité approximative, personne ayant fait la découverte, nom des témoins, etc.

- .1 Ne pas ébruiter la découverte et n'informer que les personnes qui doivent être avisées.
- .2 Aviser les autorités compétentes du port d'escale suivant avant d'entrer dans les eaux territoriales, faute de quoi elles pourraient engager des poursuites pour trafic de drogues.
- .3 Ne pas autoriser les membres de l'équipage à débarquer avant d'avoir été questionnés par les autorités compétentes.
- .4 Protéger tout emballage et tout objet trouvé dans le même espace.
- .5 Envisager de fouiller d'autres endroits et espaces similaires.
- .6 Établir un rapport **AUSSI RAPIDEMENT QUE POSSIBLE APRÈS L'ÉVÉNEMENT**. Noter le déroulement des faits. Il peut être utile de fournir un schéma sommaire de l'endroit et de la zone et d'indiquer les motifs pour lesquels la cargaison ou l'endroit ont été inspectés et la forme sous laquelle le(s) paquet(s) ou sac(s) ont été découverts. Indiquer tout mouvement suspect observé. Le rapport devrait être signé par les témoins. Lorsque le navire est en mer, la personne ayant découvert le(s) paquet(s) ou sac(s), l'officier se portant témoin, le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire ou le chef du service devraient signer le rapport en indiquant la date et l'heure. Lorsque la cargaison est mise en cause, il faudrait rassembler toute la documentation concernant la cargaison aux fins d'examen par les autorités compétentes.
- .7 Le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire devrait aviser, dès l'arrivée, les autorités compétentes et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

8 SUBSTANCES MÉDICALES AUTORISÉES À BORD

8.1 Substances médicales utilisées à bord

La plupart des navires ont aujourd'hui à bord du matériel médical pour le traitement des maladies au cours du voyage ainsi qu'un nécessaire pharmaceutique de première urgence pour les embarcations de sauvetage. Lorsqu'ils se trouvent dans les eaux territoriales d'un pays, les navires

sont soumis à sa législation et à ses règlements concernant le stockage et la prescription des drogues répertoriées. Il s'agit généralement de règlements couramment appliqués reposant sur des accords internationaux.

À bord de chaque navire, le capitaine est responsable de la sécurité du stockage des médicaments et de la pharmacie du navire, laquelle doit être verrouillée. Souvent, des substances telles que la morphine et le diazépam sont placées sous le contrôle direct du capitaine, qui les garde dans sa cabine ainsi qu'un registre où sont consignées les quantités disponibles, les quantités utilisées pour des événements survenus à bord et la date de péremption de ces substances.

Les médicaments qui se trouvent dans les embarcations de sauvetage doivent être régulièrement inspectés en mer et placés, aux fins de sûreté, dans la pharmacie du navire lorsque celui-ci est au port. Lorsque d'autres dispositions sont prises, il faudrait veiller à maintenir le niveau de sûreté le plus adéquat.

Lorsqu'il arrive au port, le navire devrait remettre aux autorités compétentes une liste indiquant le type et la quantité de toutes les drogues placées sous contrôle qu'il a à bord (par exemple morphine) en même temps qu'un rapport. S'il s'agit de quantités raisonnables, il ne lui sera pas nécessaire d'obtenir une autorisation.

À bord des navires, par exemple les navires de croisière, qui ont un médecin à bord, celui-ci est responsable des médicaments et de toute irrégularité qui peut se présenter, bien que le capitaine demeure juridiquement responsable de toute irrégularité.

8.2 Substances médicales destinées au commerce

Une licence d'importation ou d'exportation en cours de validité est nécessaire pour le transport de drogues, quelle qu'en soit la quantité. Certaines légères dérogations peuvent toutefois être appliquées. La licence doit spécifier le type de substance, la période de validité de la licence, la liste des ports utilisés et toute autre condition spéciale concernant l'expédition. Étant donné que tout écart par rapport à la licence constitue un délit, il convient de contacter les autorités compétentes du port pour toute modification.

Il convient de garder présent à l'esprit que les préparations pharmaceutiques qui contiennent des substances visées aux tableaux de la Convention de Vienne de 1988 ne sont pas exemptées de contrôle à moins que leur composition soit telle que ces substances ne puissent pas être utilisées ou récupérées facilement par les moyens disponibles. Par conséquent, à moins qu'elles ne soient explicitement exemptées, les préparations pharmaceutiques doivent être dûment contrôlées.

CHAPITRE 2 - CONTRÔLE DU TRANSPORT DE PRÉCURSEURS ET DE PRODUITS CHIMIQUES

1 Précurseurs et produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

Outre les matières premières végétales, les producteurs de drogues ont besoin de grandes quantités de produits chimiques pour obtenir les substances illicites destinées à la commercialisation. Certaines drogues, appelées drogues de synthèse, sont entièrement à base de produits chimiques. Cependant, il convient de ne pas oublier que la plupart des produits finis contiennent un pourcentage de produits chimiques, parmi lesquels on distingue :

Le précurseur : substance chimique qui est nécessaire pour traiter un produit fini - cocaïne ou héroïne; ses molécules sont présentes dans la molécule du produit fini. Si l'on n'utilise pas le précurseur, il est impossible d'obtenir le produit fini. Pour obtenir le produit fini, il est nécessaire d'avoir ce précurseur.

Le réactif : substance utilisée pour entraîner une réaction chimique; il est possible de remplacer un réactif par un autre si la réaction chimique est la même. Le précurseur doit être un produit de ce type. Le réactif peut être ce produit ou un produit présentant des caractéristiques analogues qui entraîne la même réaction chimique : ils sont interchangeables.

Le solvant : substance chimique qui est incluse dans la formule pour entraîner une réaction permettant de dissoudre et d'éliminer les impuretés et de rendre ainsi le produit plus facile à manipuler.

Ainsi, il est essentiel de contrôler le transport de produits chimiques précurseurs pour lutter contre la fabrication de drogues.

À titre d'exemple, il est utile de rappeler le procédé de production de cocaïne :

À partir de la feuille de coca, on extrait la pâte de coca; celle-ci est raffinée pour obtenir la base de cocaïne, laquelle est convertie en chlorhydrate de cocaïne. Les produits chimiques utilisés sont les suivants : kérosène, mélange d'eau et d'ammoniac et acide sulfurique. Pour le raffinement, on utilise un mélange d'eau et d'ammoniac et du permanganate de potassium. Pour la transformation, on utilise de l'acétone, de l'éther et de l'acide chlorhydrique.

Le tableau ci-après récapitule les produits chimiques qui entrent dans la fabrication de différents stupéfiants :

PROCÉDÉ CHIMIQUE ENTRANT DANS LA FABRICATION DE DROGUES

PRODUITS CHIMIQUES INDUSTRIELS	DROGUES OBTENUES
Acétone	Héroïne, morphine, cocaïne
Acétate d'éthyle	Héroïne, cocaïne
Acétate de butyle	Cocaïne
Acide chlorhydrique	Héroïne, morphine, cocaïne
Acide sulfurique	Cocaïne, huile de marijuana
Alcool butylique	Morphine, pâte de cocaïne
Anhydride d'acide	Héroïne, méthaqualone
Chloroforme	Héroïne, morphine, cocaïne
Carbonate de sodium	Héroïne, morphine, cocaïne
Méthanol	Cocaïne
Éther	Héroïne, cocaïne

** Site internet du "Air and Space Power Journal International" (version espagnole)*

Un grand nombre de ces produits sont des substances réglementées en vertu de la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (voir l'annexe 1).

Il ressort de ce qui précède qu'il est essentiel d'élaborer et d'exécuter, à bord des navires et dans les installations portuaires exposés au trafic de drogues, des plans efficaces de prévention et de

lutte contre le détournement illicite de substances chimiques, afin de restreindre la production illicite de drogues.

2 Précautions à prendre lors du transport de précurseurs ou de produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication de stupéfiants

Les expéditions de ces produits à destination des régions de production de drogues susciteront forcément un vif intérêt de la part des autorités compétentes qui procéderont vraisemblablement à une inspection détaillée. Au cas où ce type de substances seraient découvertes à bord sans avoir été déclarées ou dans des circonstances inattendues, il faudrait en aviser les autorités compétentes du port d'escale suivant :

- .1 Le capitaine ainsi que l'équipage d'un navire transportant des produits chimiques essentiels qui servent à la fabrication de stupéfiants ou de substances psychotropes devraient prendre des mesures de sûreté concernant les magasins dans lesquels ces marchandises sont stockées, et notamment procéder à des inspections pour vérifier la quantité et l'état des emballages par exemple, s'assurer que les étiquettes n'ont pas été falsifiées.
- .2 lors de la traversée, tout navire transportant des produits chimiques essentiels ou des précurseurs utilisés dans la fabrication de stupéfiants ou de substances psychotropes, doit informer les autorités compétentes du port le plus proche qu'il transporte de telles substances, en indiquant le type, la quantité, la destination, la route et l'itinéraire. Il est rappelé aux capitaines de navire que les provisions de bord peuvent comprendre des produits chimiques licites qui sont, ou contiennent, des précurseurs. Il conviendrait de s'assurer que de tels produits chimiques se trouvant dans les provisions de bord soient signalés aux autorités compétentes.

Tant le capitaine que l'équipage du navire devraient connaître les divers mécanismes de détournement auxquels ont recours les personnes engagées dans le trafic illicite de produits chimiques.

3 Recommandations à l'intention des pays producteurs, distributeurs et fournisseurs de produits chimiques précurseurs

Les pays producteurs de produits chimiques qui peuvent servir à la fabrication de stupéfiants sont priés de faire un effort spécial pour contrôler leur approvisionnement et leur distribution en prenant des mesures telles que les suivantes :

- .1 établir un contrôle gouvernemental des précurseurs de manière à ce que leur destination et les moyens de distribution de ces substances soient connus avec précision;
- .2 veiller à ce que des rapports soient soumis en temps utile par le port de départ au port de destination sur les navires qui transportent des produits chimiques, en fournissant la description du navire, sa route et son itinéraire, le type et la quantité des substances transportées et les ports d'escale intermédiaires;
- .3 prier instamment les navires qui transportent des précurseurs de notifier les autorités compétentes de destination et les ports d'escale intermédiaires,

vingt-quatre (24) heures au moins à l'avance pour que chaque État puisse prendre les mesures de contrôle nécessaires.

Étant donné que les produits chimiques sont indispensables à la fabrication de substances psychotropes, il est important que chaque gouvernement insiste sur les mesures de contrôle qu'il juge appropriées pour garantir que les quantités et qualités spécifiques de ces produits parviennent à leur destination finale légitime.

Ne pas manquer de prêter assistance chaque fois que possible.

ANNEXE 1

**LISTE DES PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS ET DES PRÉCURSEURS
FRÉQUEMMENT UTILISÉS DANS LA FABRICATION DE STUPÉFIANTS
ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES**

(aux termes de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne, le 19 décembre 1988)

Tableau 1

Acide N-acétylanthranilique
Acide lysergique
Éphédrine
Ergométrine
Ergotamine
Isosafrole
Méthylènedioxyphényl-3,4-propanone-2
Phényl-1-propanone-2
Pipéronal
Pseudoéphédrine
Safrole

Les sels des substances inscrites au présent tableau, dans tous les cas où l'existence de ces sels est possible.

Tableau 2

Acétone
Acide anthranilique
Acide chlorhydrique *
Acide phénylacétique
Acide sulfurique
Anhydride acétique
Éther éthylique
Méthyléthylcétone
Pipéridine
Permanganate de potassium
Toluène

* Les sels de l'acide chlorhydrique et de l'acide sulfurique sont expressément exclus du tableau 2.

ANNEXE 2

ÉQUILIBRE ENTRE SÛRETÉ ET FACILITATION

Le monde est confronté à des processus qui appellent une action d'envergure de la part du secteur maritime dont le rôle en tant que vecteur du commerce international est de plus en plus important. La mondialisation, les accords commerciaux entre États, la concurrence et la qualité des services exigent que les transports maritimes relèvent des défis importants de manière à continuer d'assurer ce rôle vital pour le flux des échanges internationaux dans un environnement sûr et protégé.

Parallèlement, le monde est confronté à des situations qui exposent les transports maritimes internationaux à des risques tels que le terrorisme, le trafic de drogues et des problèmes de logistique et de procédure qui, s'ils ne sont pas prévus et prévenus conformément aux procédures internationales établies, peuvent porter préjudice au développement normal des marchés et, en dernière analyse, aux transports eux-mêmes.

C'est la raison pour laquelle il est de plus en plus important de parvenir à un équilibre entre la facilitation des transports maritimes internationaux et la sûreté maritime. Pour ce faire, il faut faire intervenir les capacités de toutes les autorités compétentes au port, que ce soit en matière de facilitation ou de contrôle. L'échange de renseignements, la collaboration et le respect entre les divers services et experts de chacune de ces autorités jouent un rôle tout aussi important.

C'est là le seul moyen d'assurer que les transports maritimes internationaux ne subissent pas de retards inutiles, soient protégés contre des événements susceptibles de menacer leur sûreté générale et, qu'ils soient dotés en même temps, de mécanismes de sûreté permettant de garantir un niveau de sûreté optimal qui favorisera à son tour le commerce international.

Afin d'atteindre cet équilibre entre facilitation et sûreté, la communauté internationale a déployé des efforts considérables pour élaborer des normes et recommandations destinées à servir de guide aux États sur les mesures à prendre et la manière de les coordonner. En ce qui concerne les questions de facilitation du trafic maritime international, il faut mentionner en premier la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'Organisation maritime internationale et les apports d'autres organisations telles que l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale des douanes. Cette dernière a publié le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, qui donne des conseils pratiques pour mettre en place, sur la base d'un double pilier, à savoir la collaboration douane-douane et la collaboration douane-entreprises, des mesures souples et efficaces, en mettant constamment en avant la formation des fonctionnaires et l'engagement des États.

Par ailleurs, le respect par les États des directives en matière de sûreté conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a contribué à une sensibilisation accrue aux questions de sûreté et à une compréhension globale de la sécurité, qui obligent à leur tour les milieux maritimes à veiller à une intégration plus harmonieuse de la planification de la sécurité et de son champ d'application, ce qui devrait contribuer à renforcer l'efficacité du secteur maritime et du commerce.

Par conséquent, les autorités compétentes au port, les agents maritimes et les utilisateurs partagent la responsabilité de faire tout leur possible en respectant l'esprit et les procédures des mécanismes et instruments internationaux existants en matière de facilitation et de sûreté en mer et au port.

Enfin, l'équilibre entre facilitation et sûreté se renforcera au fil du temps à mesure que les compagnies et les utilisateurs d'une part et les États d'autre part s'impliquent davantage dans ces deux domaines. Cela permettra de mettre en place progressivement des pratiques qui évitent les retards inutiles dans les ports, tout en réduisant ainsi au maximum les risques pour les personnes, les cargaisons et les navires. L'ensemble de ces mesures s'inscriront dans le cadre de plans de sûreté locaux qui se conjugueront pour garantir la sécurité globale des installations portuaires, des compagnies et des navires.

ANNEXE 3

SITES INTERNET DONNANT DES RENSEIGNEMENTS SUR LA LÉGISLATION INTERNATIONALE ET NATIONALE, LES STATISTIQUES EN MATIÈRE DE CONSOMMATION ET DE SAISIES ET LES SITUATIONS LIÉES AU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES, DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES ET DE PRODUITS CHIMIQUES

OFFICE DES NATIONS UNIES CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME (ONUDC)

www.unodc.org/unodc/index.html

ORGANE INTERNATIONAL DE CONTRÔLE DES STUPÉFIANTS (OICS)

www.incb.org/incb

ORGANISATION INTERNATIONALE DE POLICE CRIMINELLE (OIPC-INTERPOL)

www.interpol.int

ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES (OMD)

www.wcoomd.org

OBSERVATOIRE EUROPÉEN DES DROGUES ET DES TOXICOMANIES (OEDT)

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

COMMISSION INTER-AMÉRICAINNE DE LUTTE CONTRE L'ABUS DES DROGUES (CILAD)

www.cicad.oas.org

DROGUES ET TOXICOMANIE

Abus de drogues

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a adopté la définition suivante : drogue : "Toute substance qui, introduite dans l'organisme vivant, peut modifier une ou plusieurs de ses fonctions". Cette définition s'applique à une large variété de substances dont quelques-unes sont en vente libre et socialement acceptables.

Pour ne citer que quelques exemples :

- Substances socialement acceptables et en vente libre :
caféine, tabac (bien que son usage soit de moins en moins socialement acceptable), alcool (dans la majorité des pays).
- Substances socialement inacceptables et en vente libre :
colle, alcool dénaturé, essence, solvants, liquides d'entretien.
- Produits pharmaceutiques socialement acceptables et en vente libre :
aspirine, paracétamol, vitamines en comprimés.
- Produits pharmaceutiques socialement inacceptables et réglementés :
barbituriques, valium, diazépam (librium) et de nombreux autres médicaments vendus uniquement sur présentation d'ordonnance.
- Substances ou produits pharmaceutiques socialement inacceptables et réglementés :
cannabis, LSD, cocaïne, morphine, héroïne, amphétamines, opium.

Nombre des substances de chaque catégorie présentent un risque de pharmacodépendance, celles de la dernière catégorie présentant les risques les plus élevés. Bien que quelques-unes puissent être utilisées sous contrôle médical très strict, elles peuvent engendrer une dépendance totale en une période de temps très courte. En cas d'abus de ces substances (c'est-à-dire en cas d'usage non soumis à un contrôle), la dépendance peut très rapidement être constatée.

La pharmacodépendance peut revêtir diverses formes :

Dépendance physique

Celle-ci est définie par l'OMS comme un état qui se manifeste par des troubles physiques quand l'administration d'un médicament est réduite. Ces troubles créent un syndrome d'abstinence ou de sevrage qui se compose de symptômes somatiques et mentaux et de signes qui sont caractéristiques de chaque type de drogues.

Dans le cas de la dépendance physique, l'organisme éprouve un désir insatiable à l'égard de la drogue. Les symptômes de manque apparaissent lorsque l'administration de la drogue est suspendue, et certains d'entre eux sont visibles au plan physique : par exemple, transpiration excessive, désir permanent d'absorber des liquides, démangeaisons, contractions musculaires, irritabilité, diarrhée, spasmes musculaires et, dans les cas extrêmes, coma et mort. Lorsqu'il y a dépendance physique, l'organisme requiert des doses de plus en plus élevées de drogues pour

pouvoir atteindre le même niveau d'intoxication ou de "trip". Plus l'augmentation des doses est rapide plus l'organisme devient tolérant.

Dépendance psychique

"État dans lequel un médicament produit un "sentiment de satisfaction" et une pulsion psychique exigeant l'administration périodique ou continue du médicament pour provoquer le plaisir ou pour éviter le malaise" (OMS, 1974)

Dans ce cas, l'esprit éprouve une dépendance à l'égard de la drogue même s'il n'y a pas de dépendance physique. Les symptômes de manque ne sont pas aussi marqués que dans le cas d'une dépendance physique mais peuvent se manifester par une irritabilité, des accès de colère, l'obsession d'une nouvelle dose, un comportement irrationnel, des sentiments de persécution, etc.

Dépendance sociale

Une telle dépendance peut survenir lorsque le toxicomane s'habitue à un mode de vie déterminé. Les réunions sociales ou lieux de réunions, qui ne sont pas seulement ouverts aux fumeurs d'opium ou de cannabis, engendrent une dépendance sociale et offrent des occasions tant aux toxicomanes qu'aux "dealers". Si les drogues circulent dans des lieux déterminés, le toxicomane a à sa disposition une source permanente et le "dealer" un marché constant.

L'incidence croissante du virus du sida dans de nombreuses parties du monde a relancé l'action visant à réduire l'abus des drogues, l'un des principaux moyens de transmission de l'infection étant l'utilisation d'aiguilles hypodermiques contaminées que se partagent les consommateurs de substances illicites.

Il n'existe pas de divisions sociales pour les utilisateurs de drogues ni différents types de consommateurs. On les rencontre dans tous les milieux et à tous les échelons de la société. Les caractéristiques physiques d'un toxicomane dépendent du type de drogue consommé et du temps qui s'est écoulé depuis la dernière dose.

L'utilisateur de drogues développe en général une capacité à mentir au sujet de son accoutumance qu'il parvient à dissimuler. Les membres d'équipage peuvent ne pas remarquer qu'un toxicomane se cache parmi eux.

Dans les communautés fermées comme, par exemple, un équipage de navire, des sentiments très forts de loyauté peuvent naître au sein du groupe qui empêcheront d'envisager le pire chez un collègue. Les toxicomanes et les trafiquants de drogues en sont conscients et chercheront à en tirer profit en cas de soupçons.

Caractéristiques et identification des drogues

Les effets que produisent les drogues diffèrent selon les personnes et en fonction de la quantité consommée, de l'environnement et des réactions de l'entourage. Certaines tendances comportementales peuvent orienter utilement l'identification de ces substances.

Des analyses médico-légales complexes sont souvent nécessaires pour établir la nature exacte de la substance découverte. Les données ci-après peuvent toutefois permettre une identification provisoire.

CANNABIS

Origine

Le cannabis (*Cannabis sativa*) est une plante qui pousse en milieu sauvage dans la majeure partie des régions tropicales du monde, notamment au Moyen-Orient, dans la partie sud-ouest de l'Amérique du Nord, en Asie du Sud-Est et au Mexique. Il peut être cultivé pratiquement dans toutes les régions du monde, bien que les principaux mouvements "commerciaux" proviennent généralement des Antilles, de l'Afrique, de la Turquie, du sous-continent indien et de la Thaïlande.

Les composants actifs les plus importants sont concentrés dans la résine située dans la partie supérieure de la plante. Le haschisch ou "hasch" provient de la résine qui a été raclée de la plante et comprimée en blocs.

Bien qu'historiquement, l'herbe de cannabis ait toujours poussé en plein air, dans les climats chauds, il est bien évident que les cultivateurs, dans les climats plus froids, produisent désormais un cannabis de bonne qualité en serre, sous des conditions climatiques contrôlées. Les plantes ainsi cultivées sont particulièrement riches en composant actif du cannabis (le tétrahydrocannabinol ou THC), et leur produit a un arôme particulièrement âcre, ce qui lui vaut son surnom de "skunk".

Le cannabis est la drogue illicite la plus courante. Il peut se présenter sous trois formes :

En feuille (marijuana)

Substance botanique verte, jaune ou brune, de texture rugueuse ou fine selon l'âge de l'échantillon, semblable en apparence à des orties ou à du foin séchés. Elle se compose de pousses, de tiges et de petites graines blanches. La substance a une odeur de sol humide ou d'essence végétale et de végétation en décomposition. Lorsqu'elle est fumée, elle dégage une odeur âcre de "feu de bois" qui persiste dans les lieux non aérés.

Résine

Coloration allant du beige au brun foncé ou au noir (parfois avec une teinte jaunâtre ou verdâtre); elle se rencontre en général sous forme de tranches ou de petits morceaux, bien que parfois elle se présente sous forme de poudre ou de blocs moulés. Sa texture est légèrement visqueuse. Les tranches ou blocs moulés pèsent normalement entre un demi et un kilo et mesurent 130mm x 100mm x 25mm (5 pouces x 4 pouces x 1 pouce) ou 260mm x 200mm x 25mm (10 pouces x 8 pouces x 1 pouce), respectivement.

En général, les tranches sont enveloppées dans du polyéthylène ou du tissu. La substance peut être moulée pour prendre différentes formes, par exemple, de semelles de chaussure, de perles de collier ou de têtes sculptées, etc.

Huile

Sa coloration va du vert foncé au noir, avec parfois des reflets dorés; il s'agit d'un liquide visqueux et huileux, qui a la même odeur que le cannabis en feuille, mais plus forte. Il est normalement transporté dans des récipients en métal ou en verre, d'une contenance de 5 litres ou de un gallon, parfois moins. L'huile de cannabis dissout le polyéthylène et le plastique.

Odeur

Toutes les formes de cannabis ont en général une odeur d'essence végétale qui rappelle celle du sol humide ou de la végétation en décomposition. Celle-ci peut provoquer des nausées en cas d'exposition prolongée. L'odeur dépend de l'âge de l'échantillon mais elle est plus perceptible dans l'huile que dans la résine, laquelle à son tour, dégage une odeur plus forte que le cannabis en feuille. Lorsque la drogue a été fumée, son odeur persiste sur les vêtements et dans l'air.

Administration

Le cannabis, feuille et résine, est en général fumé mais il peut aussi être avalé ou mâché. L'huile de cannabis peut être absorbée par voie cutanée ou être utilisée comme vernis sur les cigarettes.

MATÉRIEL UTILISÉ

Les toxicomanes utilisent le papier à cigarette longue, souvent plusieurs feuilles, de petits bols de terre cuite, des pipes en bois et n'importe quel autre objet creux, comme les cornes animales, les racines d'arbres, les pipes à eau, les tubes en carton grossier ou les filtres, qui tous servent à refroidir la température de la fumée. On peut également trouver dans le commerce des cigarettes sur le contour desquels une ligne d'huile a été "peinte".

Note de sécurité spéciale : L'huile de cannabis peut être absorbée par voie cutanée et causer d'importantes hallucinations.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : nettement forte
Dépendance sociale : nettement forte
Dépendance physique : aucune
Tolérance de l'organisme : aucune à légère

Influence et symptômes

Les effets ci-après sont les plus fréquents : loquacité, hilarité, relaxation et perception plus aiguë des bruits et des couleurs. Les substances peuvent entraîner le sommeil et un comportement inhibé. Le toxicomane manifeste une tendance marquée à réagir lentement. Il se montre tout à fait incapable de suivre un raisonnement; ses pupilles sont dilatées et il est agressif en cas de confrontation.

À des doses plus élevées, il peut y avoir déformation des sens et, lorsque le toxicomane consomme la drogue dans un état d'anxiété ou de déprime, ses sentiments peuvent être magnifiés. Chez les personnes souffrant de troubles de la personnalité, une forte utilisation de ces substances peut amener rapidement à un trouble psychotique temporaire.

Mythes populaires

Fiction : le cannabis est aphrodisiaque.
Réalité : il diminue le taux de spermatozoïdes et la fertilité.

Fiction : il est inoffensif.
Réalité : il est emmagasiné dans le cerveau et diminue le coefficient d'intelligence. Il est également cancérigène.

Quantités expédiées

En général entre 25 et 5 000 kg. La plus grande partie des envois de cannabis et de ses dérivés a été découverte à bord de navires océaniques.

OPIACÉS ET OPIOÏDES

Origine

Les opiacés sont des drogues dérivés du pavot (somnifère). L'opium est le "lait" séché du pavot et contient la morphine et la codéine. Il est facile à partir de la morphine de produire l'héroïne qui, sous sa forme pure, constitue une poudre blanche deux fois plus puissante que la morphine. Les opiacés ont des usages médicaux en tant qu'analgésiques, antitussifs et antidiarrhéiques.

Les principales sources d'approvisionnement de l'opium illicite et de ses dérivés, la morphine et l'héroïne, sont les champs de pavot du "Triangle d'or", situés aux confins du Myanmar, de la Thaïlande et du Laos, en Asie du Sud-Est, et du "Triangle de Kaboul" ou "Croissant d'or", situé entre l'Afghanistan, le Pakistan et l'Iran, en Asie du Sud-Ouest. On le produit en plus petites quantités dans d'autres régions, de la Méditerranée orientale à l'Asie du Sud-Est. Si l'on se fonde sur les saisies réalisées, les ports d'origine les plus probables sont : Bangkok, Singapour, Penang, Port Kelang, Bombay, Calcutta, Karachi et Kota Kinabalu. Toutefois, de nombreux autres ports situés dans la zone de production sont utilisés par les trafiquants de drogues.

La morphine comme l'héroïne sont des dérivés chimiques de l'opium. Ce dernier est transformé en morphine par un procédé chimique relativement simple appliqué dans un laboratoire provisoire situé près des champs de pavot. Il faut environ 10 kg d'opium pour produire 1 kg de morphine et 3 kg de morphine pour produire 1 kg d'héroïne (soit 30 kg d'opium pour 1 kg d'héroïne). L'héroïne est un nom communément utilisé pour décrire une préparation contenant la diacétylmorphine-base ou ses sels.

Il s'agit d'un produit semi-synthétique dérivé de l'acétylation totale de la morphine-base.

Les opiacés peuvent revêtir diverses formes :

Opium brut

L'opium brut se présente comme une substance épaisse, brun foncé ou presque noire et visqueuse, qui durcit jusqu'à prendre la consistance de la réglisse, puis, devient avec le temps, brune/noire, se transformant en une masse légèrement visqueuse comme la cire à cacheter en fonction de son âge.

Il faut normalement faire attention à ce qu'il ne sèche pas car il perdrait alors une grande partie de sa valeur s'il devenait dur et cassant. À l'état brut, l'opium ne peut pas être fumé. Ceci n'est possible qu'après qu'il a été transformé en opium préparé. L'opium brut ne peut pas vraiment être identifié. Il peut être enveloppé dans du papier cellophane ou du polyéthylène imperméable pour éviter qu'il ne sèche. Des sacs de cellophane ou de polyéthylène ont été trouvés dans des boîtes de conserve ou enveloppés dans des sacs marins ou de la toile à voile.

L'opium brut a une odeur âcre, huileuse et douceâtre qui rappelle celle du foin. Ce n'est pas une odeur désagréable à distance mais de près ou dans un lieu fermé dépourvu d'aération elle est nauséabonde. La méthode d'emballage vise à réduire les possibilités de détection par l'odeur.

Opium préparé

L'opium préparé est produit à partir de l'opium brut qui est traité à l'aide de diverses méthodes d'extraction de l'eau, de filtration et d'évaporation pour obtenir un produit qui puisse être fumé. Il se présente en général sous la forme d'une masse ou d'une raclure noire et cassante qui peut sentir mauvais, quoique moins que l'opium brut.

Résidus d'opium

Il s'agit de la substance qui reste dans la pipe une fois l'opium fumé. Du fait de la combustion incomplète et de la volatilisation, cette substance peut conserver certaines caractéristiques de l'opium et contenir une quantité importante de morphine. Elle a une apparence charbonneuse et l'odeur de l'opium une fois celui-ci fumé, persistera dans l'air pendant longtemps.

Opium médical

L'opium médical ou en poudre provient de l'opium séché à une température modérée et réduit à une fine poudre, en général de couleur brun clair. Son odeur est caractéristique de l'opium, bien qu'elle puisse être dissimulée à l'aide d'additifs tels que le camphre. Le produit peut être utilisé dans des médicaments, qui seront classés comme opium médical si leur teneur en morphine est supérieure à 0,1 %.

Morphine

La morphine est un dérivé chimique de l'opium. Sous sa forme pure elle est composée de cristaux blancs. Elle est parfois adultérée et sa couleur peut varier entre le blanc, le crème, le beige et le café foncé. Elle existe également sous la forme d'injection médicale, constituant un liquide incolore contenu dans de petites ampoules. Les pilules comme les ampoules sont produites dans le commerce. Sous cette forme, la morphine peut dégager une légère odeur d'ammoniac ou de poisson pourri.

Diamorphine (héroïne)

La diamorphine est un autre produit distillé de la morphine; son apparence est en général semblable à celle des poudres de riz, peut-être un peu plus épaisse, et sa couleur varie entre le crème et le brun clair. Elle est généralement inodore mais sent parfois légèrement le vinaigre. Cette substance peut être produite dans le commerce sous la forme de pilules, de gélules ou d'ampoules. Les toxicomanes la préfèrent à la morphine car elle permet de faire un "trip" plus rapide et plus intense.

Produits de synthèse : par exemple, la péthidine.

Ces produits se présentent en général sous la forme de pilules ou d'ampoules. Les pilules, sans odeur, sont généralement blanches mais peuvent être de diverses couleurs.

Produits de demi-synthèse : par exemple, Hydromorphone et Omnipon (poudre d'opium).

Ces produits se présentent en général sous la forme de comprimés ou d'ampoules.

Codéine

Ce produit se présente en général sous la forme de pilules ou de comprimés.

Administration

L'opium et ses dérivés se fument, s'inhalent ou s'injectent sous la peau (par voie sous-cutanée) ou directement dans le sang (par voie intraveineuse).

Matériel utilisé

Il peut consister de pipes, de bols en porcelaine, de bâtonnets, de petites lampes à huile d'arachide, de siphons, de papier d'aluminium argenté et roussi, de couvercles de boîtes d'allumettes, d'aiguilles hypodermiques, de compte-gouttes pour les yeux, etc. La possession de matériel destiné à la consommation de l'opium constitue en soi un délit dans de nombreux pays.

Notes :

- Il est possible d'identifier les pilules ou les gélules en se référant aux documents du fabricant. Les renseignements concernant le diamètre de la pilule ou du comprimé, sa couleur, sa forme ou toute autre indication portée sur sa surface peuvent être transmises par radio et permettre de procéder à l'identification requise.
- Les navires sont généralement autorisés à transporter une provision d'opium sous toutes ses formes, à l'exception de l'opium brut et de l'opium préparé, en petites quantités sous contrôle du capitaine ou du médecin de bord.

Note spéciale de sécurité : Les vapeurs des narcotiques se dégagent à une température de 40°C. Si l'on découvre de l'opium ou ses dérivés, il faut les emmagasiner dans un lieu froid. Les vapeurs ne doivent pas être inhalées.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : forte
Dépendance physique : forte
Tolérance de l'organisme : élevée

Influence et symptômes

À doses modérées, les opiacés purs produisent généralement divers effets physiques doux (à l'exception de l'analgésie). Comme les sédatifs, ils dépriment le système nerveux, y compris les réflexes tels que la toux, la respiration ou le rythme cardiaque. Ils dilatent également les vaisseaux sanguins, créant une sensation de chaleur modérée et dépriment aussi les fonctions intestinales, entraînant une constipation.

Immédiatement après avoir été consommé, ce type de stupéfiant entraîne une contraction des yeux chez le consommateur. Ensuite, les pupilles se dilatent et la drogue amène le sommeil et un état de torpeur; le toxicomane souffre de constipation et ses réactions aux stimulants sont lentes. Si la consommation est suspendue, des symptômes similaires à ceux de la grippe ou du paludisme, toutefois plus durables, apparaissent. À long terme, la consommation entraîne une perte d'appétit et une apathie générale; le toxicomane maigrit sensiblement, est en mauvaise santé et a une mauvaise hygiène.

Les marques des aiguilles seront visibles sur les veines du toxicomane, qui consomme en général près de 0,25 gramme par jour.

Mythes populaires

- Fiction* : les opiacés obtenus sur le marché noir sont d'une très grande pureté.
Réalité : le degré de pureté des substances vendues dans la rue est en général de 5 à 10 %. Le sucre, la poudre de brique, la caféine, le ciment, le lait en poudre, l'urine, la poudre de verre, etc., sont notamment utilisés pour adultérer la "pure smack" (diamorphine).
- Fiction* : il est facile de se soigner.
Réalité : les études montrent que 10 % des toxicomanes traités arrêtent de se droguer pendant plus de six mois; mais que seulement 2 ou 3 % d'entre eux cessent de se droguer pendant plus de deux ans.
- Fiction* : la substance n'est pas vraiment dangereuse.
Réalité : l'espérance de vie moyenne d'un toxicomane (morphine ou héroïne) est de 6 à 8 ans. Certains parviennent à survivre beaucoup plus longtemps; nombreux sont ceux qui mourront dans les 4 à 5 ans. Le sida peut être transmis par l'utilisation d'aiguilles ou de seringues infectées.

Quantités expédiées

En général, entre 5 et 75 kilos.

COCAÏNE

Origine

La cocaïne est dérivée des feuilles de l'arbuste de coca des Andes et possède de puissantes propriétés stimulantes semblables à celles des amphétamines. On la produit principalement dans le nord de l'Amérique du Sud, notamment en Colombie et au Venezuela, où les recettes tirées de sa vente ont une vaste influence sur l'économie. Le principal problème auquel se trouvent confrontés les producteurs réside dans le transport de cette substance vers les zones de consommation.

Cette substance peut être transportée sous trois formes : les feuilles de coca, la pâte de coca et la cocaïne.

Feuille de coca

Elle se présente comme une feuille elliptique dont la couleur va du brun verdâtre au rouge; elle est en apparence semblable aux grandes feuilles de laurier et est normalement sèche. Elle est inodore.

Pâte de coca

Semblable au mastic, de couleur blanc verdâtre ou crème, elle dégage une forte odeur chimique qui rappelle celle de l'huile de lin.

Cocaïne

Poudre cristalline blanche et légère, brillante comme de la neige, bien qu'elle soit parfois transportée sous la forme d'une solution incolore. Elle est inodore.

"Crack"

Il est apparu comme la drogue "à la mode" au début des années 80, aux États-Unis. Il est maintenant consommé dans divers pays. Il est produit en mélangeant le chlorhydrate de cocaïne avec du bicarbonate de soude ou de l'ammoniac et/ou de la poudre d'amphétamines. On ajoute ensuite de l'eau pour former une pâte qui est ensuite chauffée et séchée. Après avoir été séché, le "crack" se brise en petits morceaux.

S'agissant d'un produit adulté de la cocaïne pure, le "crack" n'est en général pas expédié en grande quantité étant donné qu'il est plus volumineux que la forme pure de la cocaïne.

Administration

Cette substance peut être inhalée, injectée ou frottée sur les gencives, les parties génitales ou l'anus. Les utilisateurs réguliers qui disposent d'un approvisionnement suffisant (et de suffisamment d'argent) peuvent en consommer entre 1 et 2 grammes par jour. Le "crack" se fume également au moyen d'une pipe en verre chauffée.

Matériel utilisé

Le matériel est composé de seringues, d'aiguilles, de compte-gouttes, de petites cuillères pour inhaler, de lames de rasoir, de miroirs, de fioles ou boîtes à pilules, de pailles, etc. La panoplie à "sniffer" peut consister en objets antiques ou tubes métalliques coûteux, à incrustations de pierres précieuses qui servent d'ornements. Les toxicomanes moins fortunés utilisent des cuillères en plastique, des pailles, des réservoirs vides de stylos à billes, etc.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : forte
Dépendance physique : aucune à légère
Tolérance de l'organisme : légère

Influence et symptômes

Comme les amphétamines, la cocaïne engendre une excitation psychique accompagnée d'une allégresse, une diminution de l'appétit, une indifférence à la douleur et à la fatigue et des sentiments de force et de capacité mentale énormes. Les utilisateurs ont les pupilles rétrécies, sont dans un état d'excitation extrême et manifestent un comportement erratique. Ils deviennent loquaces et leurs rythmes cardiaque et respiratoire peuvent s'accélérer. En cas de doses répétées pendant une courte période de temps, le toxicomane peut arriver à un état extrême d'agitation, d'anxiété, de paranoïa, et, peut-être, avoir des hallucinations.

En cas d'inhalation, les effets physiques atteignent leur paroxysme après 15 ou 30 minutes, puis diminuent. Il s'ensuit notamment une fatigue et une dépression. La dose doit donc être prise à intervalles réguliers, toutes les 20 minutes environ pour que l'effet persiste. Les symptômes de manque sont la dépression, un désir très poussé d'avoir une autre dose et un sentiment de persécution.

Les signes physiques de l'abus comprennent les marques des injections, les abcès aux gencives, etc., les importantes sécrétions nasales et le larmolement.

Les symptômes du "crack" se manifestent par un "trip" immédiat qui dure environ 30 minutes et est suivi d'une très forte dépression. L'utilisateur peut devenir psychotique, violent, paranoïaque et extrêmement confus. Les effets physiques comprennent les attaques cérébrales, la perte de conscience et les troubles pulmonaires.

Mythes populaires

Fiction : à la différence de l'héroïne, il n'y a pas d'accoutumance physique.

Réalité : vrai. Il y a toutefois une accoutumance mentale et les membranes nasales de même que la structure qui sépare les fosses nasales peuvent être endommagées. Le toxicomane risque souvent l'overdose et, selon l'origine du produit, le degré de pureté varie entre 30 % en général et 90 %.

Fiction : il est inoffensif.

Réalité : le sida est fréquemment transmis au moyen d'aiguilles ou de seringues contaminées. Il n'existe pas de remède connu contre le sida.

Quantités expédiées

En général entre 5 et 75 kg.

HALLUCINOGENES

Diéthylamide de l'acide lysergique (LSD)

Le LSD est une poudre blanche synthétique qui peut se présenter sous la forme de pilules grossières. On le rencontre aussi sous la forme de papiers imprégnés de la taille de timbres postaux, sur lesquels figurent souvent des signes mystiques, des représentations de personnages de dessins animés ou des images miniatures. Sous sa forme pure, il s'agit d'une solution incolore ou pâle.

Mescaline

Cette substance est semblable à des boutons de couleur noire ou brune, à des champignons filiformes ou à une poudre noirâtre.

Psilocine et/ou psilocybine

Cette substance se présente comme un liquide jaune ou rose pâle, sous la forme de pilules ou de comprimés.

DMT

Cette substance a l'apparence de petites graines noires ou d'une poudre brune/noirâtre très fine.

Bufoténine

La bufoténine est inodore et on la trouve généralement sous la forme de comprimés ou de liquide.

Produits de synthèse

Ces produits se présentent sous la forme de poudre, de pilules grossières ou de comprimés, ou encore de liquides incolores.

Odeur

Toutes les formes sont inodores.

Administration

Ces substances peuvent être mangées, inhalées, injectées, fumées (parfois), manipulées ou frottées sur les gencives, les parties génitales ou l'anus.

Matériel utilisé

Il peut se composer d'emballages en papier aluminium argenté ou de papier photographique (le LSD se décompose à la lumière du jour). On peut également trouver des gélules de gélatine claire. Il s'agit en général de petites quantités (10 microgrammes absorbés à travers la peau peuvent être toxiques). Les hallucinogènes seront soigneusement enveloppés pour leur transport.

Note de sécurité spéciale : Des quantités minimales engendrent une toxicité (de 10 microgrammes dans le cas du LSD à environ 60 milligrammes pour les autres types). Certaines formes sont rapidement absorbées à travers la peau. Par conséquent, il faut les manipuler avec extrême précaution.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : nettement forte
Dépendance physique : aucune
Tolérance de l'organisme : aucune à légère

Influence et symptômes

Ceux-ci varient selon la substance. Le toxicomane peut présenter un comportement très irrationnel et se montrer indifférent aux stimuli extérieurs, distrait, volubile ou convaincu de posséder des aptitudes surhumaines (par exemple, de pouvoir voler, flotter, d'être très fort). L'utilisateur peut être pris d'accès de schizophrénie apparente et de comportement dément. Il peut avoir des périodes de lucidité et des moments de "régression".

Mythes populaires

Fiction : les bons "trips" permettent aux toxicomanes de se mettre en contact avec Dieu, avec l'Univers, avec la Nature, etc.
Réalité : la majeure partie des "trips" sont mauvais et nuisent de manière permanente à la personnalité.

Quantités expédiées : on ne trouve en général pas de quantités commerciales dans les cargaisons maritimes.

STIMULANTS

Les principaux stimulants sont les suivants : amphétamines (sels et sulfate), phénmétrazine, hydrochloride de benzphétamine, chlorphentermine, fencamphamine, méthanphétamine, méthylènedioxyamphétamine (MDA), pémoline, phendimétrazine, phentermine, pipradol et prolintane.

Description

Les amphétamines, fabriquées légalement, contiennent la drogue sous forme de sulfate ou de sels de phosphate. Elles sont commercialisées dans différents pays sous la forme de comprimés, de gélules, de sirops ou d'élixirs. Sous leur forme pure, elles ont l'apparence de poudres blanches, à l'exception du pipradol qui se compose de cristaux blancs. Il existe plusieurs centaines de marques déposées. On les trouve en général sous la forme de pilules, de comprimés ou de gélules, et quelquefois en ampoules pour injection.

Toutes sont des substances stimulantes, mais la fencamphamine est vendue sans ordonnance. L'identification des pilules et des gélules est possible grâce aux renseignements fournis par le fabricant. Les informations relatives au diamètre de la pilule ou du comprimé, à sa couleur, sa forme et ses caractéristiques peuvent être communiquées par radio depuis le navire au prochain port d'escale, aux fins d'identification provisoire.

Les produits illicites sont de couleurs variées, allant d'un blanc verdâtre à un jaune ou brun selon le type, la quantité d'impuretés et le degré d'adultération. Ils sont souvent humides et dégagent une odeur désagréable due à la présence de résidus de solvants. On peut les trouver sous la forme de petites gélules de gélatine et de comprimés.

Toutes les préparations en apparence médicale découvertes en dehors de leur contexte normal doivent être considérées comme suspectes.

Odeur

Toutes ces substances sont inodores. Les formes pures de l'amphétamine peuvent dégager une légère odeur d'ammoniac ou de "poisson pourri".

Administration

Les pilules se prennent généralement par voie orale; lorsqu'elles sont en poudre, ces substances sont inhalées, fumées ou dissoutes dans de l'eau et injectées. Elles sont souvent consommées avec de l'alcool. Des doses de 200 comprimés par jour sont fréquentes chez les toxicomanes.

Matériel utilisé

En général, aucun matériel n'est nécessaire, à l'exception d'emballages vides. On utilise parfois des seringues et des aiguilles hypodermiques.

Degré de dépendance

Dépendance psychique :	forte
Dépendance sociale :	nettement forte
Dépendance physique :	aucune
Tolérance de l'organisme :	élevée

Influence et symptômes

Les amphétamines réveillent et dynamisent l'utilisateur de la même manière que l'adrénaline naturelle de l'organisme. Les rythmes cardiaques et respiratoires s'accroissent. Les pupilles sont dilatées et l'appétit diminue. L'utilisateur se sent plein d'énergie, confiant et excité. Il est également très joyeux et animé, et fait preuve d'un comportement erratique et d'une sociabilité extrême.

À doses élevées, les amphétamines peuvent engendrer un délire, la panique, des hallucinations et un sentiment de persécution qui, à long terme, peut se transformer en un état psychotique dont le traitement peut prendre plusieurs mois. Les personnes qui consomment ces substances régulièrement à doses élevées risquent de souffrir de troubles de la circulation sanguine et d'accidents cardiaques.

L'amenuisement des réserves énergétiques de l'organisme provoque l'anxiété, l'irritabilité, des agitations, l'insomnie et la faim.

Mythes populaires

Fiction : ces produits sont totalement inoffensifs. Ils dynamisent simplement.

Réalité : des cas d'insuffisance rénale ont été signalés et ces substances sont connues pour leurs effets sur les autres organes.

Fiction : toutes ces substances sont différentes.

Réalité : il existe, pour chacune d'entre elles, des centaines d'appellations déposées. Le toxicomane certifie souvent que seuls les "Coeurs pourpres" ont un effet tandis que les "Pêches" n'en ont pas. Toutes deux renferment la même quantité de la même substance. Seules leur couleur et leur présentation sont différentes.

Quantités expédiées

On ne trouve normalement pas de quantités commerciales dans les cargaisons maritimes.

SÉDATIFS

Les sédatifs dépriment le système nerveux central de la même manière que l'alcool et produisent des effets similaires. Ils se présentent sous deux formes : les barbituriques et la méthaqualone.

Sous leur forme pure, ce sont des poudres blanches. Il existe plusieurs centaines de noms déposés et les substances peuvent se présenter sous la forme de pilules, de comprimés et de gélules.

Toutes les préparations en apparence médicale découvertes en dehors de leur contexte normal doivent être considérées comme suspectes.

Odeur

Toutes les formes sont généralement inodores.

Administration

Les pilules s'administrent en général par voie orale, parfois avec de l'alcool; les substances peuvent parfois être injectées.

Matériel utilisé

En général aucun, à l'exception d'emballages vides. Parfois des aiguilles hypodermiques et des seringues.

Note :

Il existe de nombreuses autres formes de sédatifs disponibles sur ordonnance. Bien que les formes susmentionnées soient placées sous contrôle, de nombreux autres sédatifs peuvent faire l'objet d'un abus (par exemple, le diazépam, commercialisé sous le nom de librium, etc.).

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : nettement forte
Dépendance physique : nettement forte
Tolérance de l'organisme : nettement élevée

Influence et symptômes

L'utilisateur aura les pupilles dilatées, sera dans un état de somnolence et ses paroles seront indistinctes. Les réactions émotionnelles peuvent être extrêmes et imprévisibles, accompagnées d'une confusion mentale. À doses élevées, ces substances peuvent engendrer une perte de conscience, éventuellement une insuffisance respiratoire et la mort.

Mythes populaires

Fiction : ce n'est pas une substance dangereuse; on peut facilement cesser de la prendre et elle est moins chère que les substances "dures".

Réalité : il est très facile d'absorber une overdose. Lorsqu'il s'agit d'un produit vendu uniquement sur présentation d'ordonnance, les comprimés illicites coûtent parfois plus que la "poudre blanche".

Drogues de synthèse ou de confection : Les Nations Unies désignent ainsi les drogues illicites qui résultent de la modification chimique de substances matrices, lesquelles correspondent parfois à des composés pharmacologiques.)

Parmi les drogues de synthèse ou de confection figure le MDMA (ecstasy).

La 3,4 méthylènedioxyamphétamine (MDMA), connue populairement sous le nom d'ecstasy, est l'une des substances qui appartiennent à la catégorie des drogues de confection. Elle a été synthétisée en 1910 par Manis et Jacobson et le brevet en a été déposé en 1914 par les laboratoires Merck en Allemagne en tant qu'anorexigène, mais elle n'a jamais été mise sur le marché. À partir des années 70 et 80, elle est utilisée aux fins d'expérimentation pharmacologique; en 1985 elle est classée parmi les substances d'usage restreint, en raison de sa neurotoxicité démontrée sur les animaux. Elle est fabriquée dans des laboratoires clandestins pour un usage ludique; sous la forme MDMA, elle a donné une impulsion, tant en Europe qu'aux États-Unis, au mouvement "rave" qui se caractérise par des fêtes intenses lors desquelles des acides aminés et de la caféine sont ajoutés aux boissons pour obtenir des effets stimulants.)

ANNEXE 3

**MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE MSC/FAL
SUR LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION DU MOUVEMENT
DES ENGIN DE TRANSPORT FERMÉS ET DES CONTENEURS**

Le Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés¹ et des conteneurs² transportés par navire devrait,

Rappelant le paragraphe 3 du dispositif de la résolution 9 de la Conférence SOLAS de 2002 sur le renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD), aux termes duquel les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont convenus "que la Convention [SOLAS] devrait être modifiée au cas et au moment où cela serait approprié pour donner effet aux décisions pertinentes prises par l'OMD et appuyées par les Gouvernements contractants à la Convention [SOLAS] dans la mesure où elles ont trait au transport par mer d'engins de transport fermés";

Se basant sur les propositions détaillées formulées dans le Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (le "Cadre de normes SAFE") que l'OMD a adoptées, notamment, en réponse à la résolution susmentionnée;

Tenant compte, comme base de discussion, des propositions formulées dans le document MSC 81/5/4 (Secrétariat) (également soumises dans le document FAL 33/8/1 (Secrétariat)) ainsi que des échanges de vues menés et décisions prises lors du MSC 81 et du FAL 33; et

Tenant compte également d'autres programmes et initiatives visant à renforcer la sûreté et à faciliter le mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire, y compris mais non exclusivement ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'organismes régionaux et de Gouvernements Membres,

1 S'il le juge nécessaire et approprié :

- .1 indiquer à son avis, dans quelle mesure, le cas échéant, l'Organisation devrait élaborer une réglementation et/ou des recommandations sur les aspects relatifs à la sûreté et à la facilitation du transport et de la manutention, par les navires, d'engins de transport fermés et de conteneurs;
- .2 indiquer à son avis, dans quelle mesure, le cas échéant, l'Organisation devrait élaborer une réglementation et/ou des recommandations sur la base du Cadre de normes SAFE;

¹ *On entend par engin de transport fermé* un engin dont les structures permanentes enferment complètement son contenu (se reporter au paragraphe 1.2.1, Définitions du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG)), tel que modifié.

² On entend par *conteneur* un engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété; spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport; conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet; et approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée.

- .3 élaborer un projet d'amendements à la Convention SOLAS reconnaissant que le pouvoir des agents des pouvoirs publics, et en particulier des agents des douanes, ne doit pas être amoindri, afin de permettre aux installations portuaires et aux navires d'accepter des engins de transport fermés et des conteneurs devant être transportés par navire, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des vérifications de sûreté autres que les contrôles d'accès, lorsque la sûreté de tels chargements a été établie par le biais de l'application de mesures de sûreté concordantes avec le Cadre de normes SAFE;
 - .4 indiquer à son avis, dans quelle mesure, le cas échéant, les parties A et B du Code ISPS devraient être modifiées afin d'inclure des dispositions sur la sûreté de la chaîne logistique;
 - .5 élaborer un projet de mesures compatibles avec le Cadre de normes SAFE, pour examen par le Comité FAL, aux fins de leur inclusion dans la Convention FAL; et
 - .6 élaborer des recommandations intérimaires sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire, qui devront être utilisées jusqu'à ce que des amendements appropriés aux instruments pertinents prennent effet;
- 2 soumettre un rapport d'activité, pour examen par le MSC 83 et le FAL 34.

ANNEXE 4

**RAPPORT SUR LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LE CADRE DU
TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7 DU CODE IMDG**
(soumis conformément aux dispositions de la résolution A.984(24))

Rapport soumis par ¹ :

Date :

Nom du produit :

Numéro ONU :

Désignation officielle de transport :

Classe ou division dans le Code IMDG :

Numéro de référence de l'expédition (identification du chargeur)

L'expédition du chargement ci-dessus a rencontré des difficultés Le transport du chargement ci-dessus a été retardé refusé

Chargeur :

Réceptionnaire :

Transporteur : *(à indiquer en cas de refus ou de difficulté)*

Nom du navire :

Numéro OMI d'identification du navire :

Port et date de chargement :

(à remplir en cas de refus/difficulté pendant le transit)

Port(s) et date(s) de transit :

Port de destination :

Port refusant le transit : *(à remplir en cas de refus)*

Brève description des événements :

Motif invoqué pour retarder ou refuser le transport :

Mesure(s) prise(s) pour résoudre la question *(le cas échéant)* :

Conséquences de la ou des mesures prises :

Autres renseignements pertinents ou observations :

Suggestions *(le cas échéant)* :

Nom, fonction et coordonnées de la personne qui présente le rapport :

¹ Nom du Gouvernement Membre ou de l'organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif qui soumet le rapport.

ANNEXE 5

**PROJET DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS**

SOMMAIRE

	Page
Définitions	
Article premier	3
Sessions	
Article 2	3
Article 3	3
Article 4	3
Article 5	4
Délégations	
Article 6	4
Article 7	4
Article 8	5
Publicité des séances	
Article 9	5
Ordre du jour	
Article 10	5
Article 11	5
Article 12	6
Article 13	6
Article 14	6
Article 15	6
Président et Vice-président	
Article 16	6
Article 17	6
Article 18	7
Organes subsidiaires	
Article 19	7
Secrétariat	
Article 20	7
Article 21	7
Article 22	7

Langues

Article 23	.....	7
Article 24	.....	7
Article 25	.....	7

Vote

Article 26	.....	8
Article 27	.....	8
Article 28	.....	8
Article 29	.....	8
Article 30	.....	8

Élections

Article 31	.....	9
Article 32	.....	9
Article 33	.....	9
Article 34	.....	9

Conduite des débats

Article 35	.....	9
Article 36	.....	10
Article 37	.....	10
Article 38	.....	10
Article 39	.....	10
Article 40	.....	10
Article 41	.....	11
Article 42	.....	11
Article 43	.....	11
Article 44	.....	11
Article 45	.....	11
Article 46	.....	11
Article 47	.....	11

Invitation d'experts

Article 48	12
------------	-------	----

Modification et application du règlement intérieur

Article 49	.....	12
Article 50	.....	12
Article 51	.....	12

Autorité de la Convention

Article 52	12
------------	-------	----

PROJET DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

Définitions

Article premier

Aux fins du présent règlement :

- i) le terme "Convention" désigne la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale;
- ii) le terme "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale;
- iii) le terme "Membre" désigne un Membre de l'Organisation;
- iv) l'expression "autre participant" désigne un gouvernement qui n'est pas Membre mais qui est habilité à participer aux travaux du Comité en vertu des dispositions pertinentes d'une convention ou de tout autre instrument international lorsque le Comité exerce les fonctions qui lui ont été conférées aux termes ou en vertu de ladite convention ou dudit instrument, conformément à l'article 35 de la Convention.

Sessions

Article 2

- a) Conformément à l'article 50 de la Convention, le Comité se réunit au moins une fois par an en session ordinaire.
- b) Sous réserve du paragraphe a) du présent article, le Comité se réunit en session extraordinaire sur convocation du son Président ou lorsque 15 Membres au moins en font la demande par écrit au Secrétaire général.
- c) Le Secrétaire général, agissant sur instructions du Président, informe les Membres et, le cas échéant, les autres participants au moins 60 jours à l'avance de la tenue d'une session. Le délai de préavis exigé pour une session extraordinaire est d'au moins 30 jours.

Article 3

Les sessions se tiennent au Siège de l'Organisation à moins que, sur décision du Comité et avec l'assentiment préalable du Conseil, elles n'aient lieu ailleurs.

Article 4

- a) Le Secrétaire général invite l'Organisation des Nations Unies, les institutions spécialisées des Nations Unies et l'Agence internationale de l'énergie atomique à se faire représenter aux sessions du Comité.

- b) Le Secrétaire général invite les autres organisations intergouvernementales avec lesquelles des accords ou arrangements spéciaux ont été conclus à envoyer des observateurs aux sessions du Comité.
- c) Conformément aux décisions de l'Assemblée et du Conseil, le Secrétaire général invite les mouvements de libération reconnus par l'Organisation de l'Unité africaine ou la Ligue des États arabes à se faire représenter par des observateurs aux sessions du Comité.
- d) Le Secrétaire général invite les organisations internationales non gouvernementales avec lesquelles l'Organisation a établi des relations appropriées, conformément à l'article 62 de la Convention, à envoyer des observateurs aux sessions du Comité.

Article 5

- a) Les représentants de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations du Comité ou de ses organes subsidiaires; ils reçoivent copie de tous les documents publiés à l'intention du Comité, sous réserve des dispositions qui peuvent être nécessaires pour préserver les documents confidentiels.
- b) Les observateurs invités conformément aux dispositions de l'article 4 ci-dessus peuvent, sur invitation du Président et avec le consentement du Comité, participer, sans droit de vote, aux délibérations du Comité ou de ses organes subsidiaires sur des questions les intéressant. Les observateurs ont accès aux documents non confidentiels et à tout autre document que le Secrétaire général peut, avec l'assentiment du Président, décider de leur communiquer.
- c) La participation des observateurs des organisations non gouvernementales obéit aux règles régissant les consultations avec ces organisations.

Délégations

Article 6

Chaque Membre désigne un représentant; il peut également désigner des suppléants et autant de conseillers et d'experts qu'il est nécessaire. Les autres participants désignent, selon le cas, des représentants, des suppléants, des conseillers et des experts.

Article 7

Chaque Membre ou, le cas échéant, chaque autre participant transmet au Secrétaire général les pouvoirs de son représentant et, le cas échéant, ceux des suppléants, ainsi que les noms des autres membres éventuels de sa délégation. Les pouvoirs émanent du Chef de l'État, du Chef du gouvernement, du Ministre des affaires étrangères ou de toute autre autorité compétente dûment désignée à cet effet par l'un d'entre eux. Le Secrétaire général examine les pouvoirs des représentants et suppléants et fait rapport à ce sujet au Comité dans les plus brefs délais.

Article 8

Aux sessions pour lesquelles des pouvoirs sont requis, tous les représentants siègent à titre provisoire avec les mêmes droits, jusqu'à ce que le Secrétaire général ait fait rapport sur les pouvoirs et que le Comité ait pris sa décision.

Publicité des séances

Article 9

Le Comité peut décider de tenir des séances privées ou publiques. En l'absence de toute décision sur la publicité d'une séance, elle se tient en privé. Les séances des organes subsidiaires du Comité sont privées, à moins que le Comité n'en décide autrement dans un cas déterminé.

Nonobstant ce qui précède et conformément aux Directives relatives à l'accès des médias aux réunions des Comités et de leurs organes subsidiaires que l'Organisation a adoptées, les médias peuvent assister aux réunions du Comité et de ses organes subsidiaires, à moins que le Comité n'en décide autrement. Les réunions des groupes de travail et des groupes de rédaction créés par le Comité et ses organes subsidiaires se tiennent en privé.

Ordre du jour

Article 10

L'ordre du jour provisoire de chaque session du Comité est établi par le Secrétaire général avec l'approbation du Président.

Article 11

À l'ordre du jour provisoire de chaque session ordinaire du Comité figurent :

- i) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par l'Assemblée;
- ii) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Conseil ou par un comité de l'Organisation;
- iii) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Comité à une session antérieure. Toute question à l'ordre du jour d'une session du Comité, dont l'examen n'a pas été terminé à cette session, est automatiquement inscrite à l'ordre du jour de la session suivante, à moins que le Comité n'en décide autrement;
- iv) toute question dont l'inscription est proposée par un Membre ou, le cas échéant, un autre participant;
- v) le cas échéant, toute question relative au rapport que le Comité présente au Conseil sur ses travaux;
- vi) sous réserve des consultations préalables qui s'imposeraient, toute question dont l'inscription est proposée par tout organe subsidiaire de l'Organisation, par l'Organisation des Nations Unies, par l'une des institutions spécialisées, ou par l'Agence internationale de l'énergie atomique;
- vii) toute question dont l'inscription est proposée par le Secrétaire général.

Article 12

L'ordre du jour provisoire de chaque session et les documents s'y rapportant, publiés dans toutes les langues de travail, conformément à l'article 25 a), sont communiqués par le Secrétaire général aux Membres et, le cas échéant, aux autres participants un mois au moins avant l'ouverture de la session.

Article 13

Pour chaque session, le premier point de l'ordre du jour provisoire est l'adoption de l'ordre du jour.

Article 14

Dans le cas de circonstances exceptionnelles, le Secrétaire général peut, après consultation du Président, inclure toute question susceptible d'être inscrite à l'ordre du jour et qui peut se présenter entre la date d'expédition de l'ordre du jour provisoire et celle d'ouverture de la session dans un ordre du jour provisoire supplémentaire. Le Secrétaire général informe immédiatement les Membres et, le cas échéant, les autres participants de son intention d'inclure une question dans un ordre du jour provisoire supplémentaire.

Article 15

Le Secrétaire général fait rapport au Comité sur les incidences d'ordre technique, administratif et financier, de toute question de fond soumise au Comité avant que celui-ci ne s'en saisisse. Sauf décision contraire, le Comité ne devrait étudier aucune question de cette nature s'il n'est en possession du rapport du Secrétaire général depuis quarante-huit heures au moins.

Président et Vice-président

Article 16

- a) Le Comité élit un président et un vice-président, choisis parmi les représentants des Membres. Ces élections ont lieu une fois par année civile.
- b) Le président et le vice-président sont rééligibles.

Article 17

- a) Si le Président est absent d'une session ou d'une partie de session, le Vice-président fait fonction de président.
- b) Si, pour une raison quelconque, le Président n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions jusqu'à l'expiration de son mandat, le Vice-président fait fonction de président en attendant l'élection d'un nouveau président.
- c) Si le Président et le Vice-président ne sont ni l'un ni l'autre en mesure de présider une session, le Comité élit un vice-président intérimaire qui fait fonction de président aussi longtemps que le Président et le Vice-président en sont empêchés.

Article 18

Un président ou un vice-président faisant fonction de président ne vote pas

Organes subsidiaires

Article 19

Le Comité peut créer les organes subsidiaires qu'il estime nécessaires. Ces organes subsidiaires se conforment aux articles du présent règlement intérieur dans la mesure où ils leur sont applicables. Le Comité examine, au moins une fois par an, la nécessité du maintien des organes subsidiaires.

Secrétariat

Article 20

Le Secrétaire général remplit les fonctions de secrétaire du Comité et de ses organes subsidiaires. Le Secrétaire général peut déléguer ces fonctions à un membre du Secrétariat.

Article 21

Le Secrétaire général, ou tout membre du Secrétariat désigné par le Secrétaire général à cette fin, peut présenter des exposés oraux ou écrits sur toute question en cours d'examen.

Article 22

Le Secrétariat reçoit, traduit et distribue aux Membres et, le cas échéant, aux autres participants tous les rapports, résolutions, recommandations et autres documents du Comité et de ses organes subsidiaires.

Langues

Article 23

Les langues officielles du Comité sont l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe. Les langues de travail sont l'anglais, l'espagnol et le français.

Article 24

Les interventions au Comité et dans ses organes subsidiaires sont faites dans l'une des langues officielles et interprétées dans les autres langues officielles.

Article 25

- a) Tous les documents se rapportant à des questions inscrites à l'ordre du jour du Comité et de ses organes subsidiaires sont publiés dans les langues de travail.
- b) Tous les rapports, résolutions, recommandations et décisions du Comité et de ses organes subsidiaires sont rédigés dans l'une des langues officielles et traduits dans les autres langues officielles.

Vote

Article 26

- a) Seuls les Membres sont habilités à voter. Toutefois lorsque le Comité s'acquitte des fonctions qui lui sont conférées aux termes ou en vertu d'une convention ou d'un autre instrument international, le droit de vote sur des amendements à ladite convention ou audit instrument est exercé conformément aux dispositions applicables de la convention ou de l'instrument pertinent.
- b) Chaque Membre ou autre participant habilité à voter dispose d'une voix.

Article 27

- a) Sauf dispositions contraires de toute convention ou de tout autre instrument international aux termes ou en vertu duquel le Comité s'acquitte de fonctions qui lui sont conférées conformément à l'article 48 de la Convention, les décisions du Comité et de ses organes subsidiaires sont prises à la majorité des Membres ou autres participants habilités à voter, présents et votants; cette majorité est également requise pour l'adoption des rapports, résolutions et recommandations.
- b) Aux fins du présent règlement, les Membres ou autres participants sont réputés être "présents et votants" lorsqu'ils votent pour ou contre. Ceux qui s'abstiennent de voter ou qui émettent un vote non valable sont considérés comme non votants. Les Membres ou autres participants sont réputés être "présents" lorsqu'ils sont effectivement présents à la séance lorsque le vote a lieu, qu'ils votent pour ou contre, qu'ils s'abstiennent, qu'ils émettent un vote non valable ou qu'ils ne prennent pas part au vote. Ceux qui assistent à la session, mais qui ne sont pas présents à la séance au cours de laquelle le vote a lieu, sont considérés comme non présents.
- c) Les dispositions du présent article ne s'appliquent que si le quorum fixé à l'article 35 est atteint au moment où le vote a lieu.

Article 28

Le Comité vote normalement à main levée. Cependant, tout Membre ou autre participant habilité à voter peut demander un vote par appel nominal. Le vote par appel nominal a lieu dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Membres ou autres participants habilités à voter, en commençant par le Membre ou autre participant dont le Président a tiré le nom au sort.

Article 29

En cas de vote par appel nominal, le vote de chaque Membre ou autre participant est consigné au rapport du Comité sur les travaux de la session.

Article 30

En cas de partage égal des voix, il est procédé à un deuxième tour de scrutin au cours de la séance suivante de la même session. Si un tel partage se reproduit, la proposition est considérée comme repoussée.

Élections

Article 31

Toutes les élections pour lesquelles il y a plus de candidats que de postes à pourvoir ont lieu au scrutin secret.

Article 32

En cas de scrutin secret, deux scrutateurs sont désignés par le Comité pour procéder au dépouillement du scrutin et en rendre compte. Les scrutateurs sont choisis par le Comité dans les délégations présentes, sur proposition du Président. Ils rendent compte au Comité de tous les votes non valables émis lors de l'élection.

Article 33

Si une seule personne doit être élue et qu'aucun candidat ne recueille la majorité au premier tour, on procède à un second tour de scrutin qui se limite normalement aux deux candidats ayant obtenu le plus grand nombre de voix. Si les deux candidats recueillent le même nombre de voix à ce second tour, l'élection est ajournée jusqu'à la séance suivante de la même session. Si, à cette séance, il y a à nouveau partage égal des voix, le Président décide entre les candidats par tirage au sort.

Article 34

- a) Lorsque plusieurs postes doivent être pourvus par voie d'élection en même temps et dans les mêmes conditions, les candidats qui obtiennent au premier tour la majorité sont élus. Si le nombre des candidats qui ont obtenu la majorité requise est supérieur au nombre des postes à pourvoir, ceux qui ont obtenu le plus grand nombre de suffrages sont déclarés élus. Si le nombre des candidats obtenant la majorité est inférieur au nombre des postes à pourvoir, on procède à un ou, s'il y a lieu, à plusieurs autres tours de scrutin afin de pourvoir les postes encore vacants. Lors de ce ou de ces tours de scrutin, le vote ne porte que sur les candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de suffrages au scrutin précédent et le nombre de candidats ne doit normalement pas être supérieur au double de celui des postes restant à pourvoir.
- b) Les dispositions de l'article 33 s'appliquent s'il y a un partage égal des voix lorsque plusieurs postes doivent être pourvus.

Conduite des débats

Article 35

- a) Vingt Membres ou, le cas échéant, autres participants constituent un quorum. Dans le cas des organes subsidiaires, le quorum est fixé par le Comité.
- b) Lorsqu'une convention ou un autre instrument international pour lequel le Comité exerce certaines fonctions prévoit un quorum, cette disposition s'applique lorsque le Comité exerce ces fonctions.

Article 36

Outre l'exercice des autres pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du présent règlement, le Président prononce l'ouverture et la clôture de chaque session du Comité. Le Président dirige les débats, assure l'application du présent règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions résultant des votes.

Article 37

Les propositions et amendements sont normalement présentés par écrit et remis au Secrétaire général qui en distribue des exemplaires aux délégations. Aucune proposition n'est, en règle générale, débattue ou mise aux voix à une séance du Comité à moins que le texte n'en ait été distribué aux délégations au moins vingt-quatre heures à l'avance. Le Président est toutefois habilité à autoriser la discussion et l'examen d'amendements à des propositions existantes ou de motions de procédure même si ces amendements et ces motions n'ont pas été distribués ou l'on seulement été le jour même.

Article 38

Le Comité peut, sur proposition du Président, limiter le temps de parole de chaque orateur sur toute question particulière en cours de discussion.

Article 39

- a) Au cours de la discussion de toute question, un Membre ou, le cas échéant, un autre participant peut présenter une motion d'ordre qui fait l'objet d'une décision immédiate du Président, conformément au présent règlement. Un Membre ou, le cas échéant, un autre participant peut faire appel de la décision du Président. L'appel est immédiatement mis aux voix et la décision du Président, si elle n'est pas annulée par la majorité des Membres ou autres participants, présents et votants, est maintenue.
- b) Un Membre ou un autre participant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question débattue.

Article 40

- a) Sous réserve des dispositions de l'article 39, les motions suivantes ont, dans l'ordre indiqué ci-dessous, priorité sur toutes les autres propositions ou motions présentées :
 - i) suspension de séance;
 - ii) levée de séance;
 - iii) ajournement du débat sur le point en discussion; et
 - iv) clôture du débat sur le point en discussion.
- b) L'autorisation de prendre la parole à propos des motions visées aux alinéas i) à iv) ci-dessus n'est accordée, outre l'auteur de la motion, qu'à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Article 41

Si plusieurs propositions ont trait à la même question, le Comité, à moins qu'il n'en décide autrement, vote sur les propositions dans l'ordre où elles ont été soumises.

Article 42

Les parties d'une proposition ou d'un amendement à une proposition sont mises aux voix séparément si le Président en décide ainsi avec le consentement de l'auteur, ou si un Membre demande que la proposition ou l'amendement à la proposition soit mis aux voix séparément et que l'auteur ne présente pas d'objection. En cas d'objection, l'autorisation de prendre la parole sur la question est donnée d'abord à l'auteur de la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement, et ensuite à l'auteur de la proposition ou de l'amendement primitif en discussion; après quoi, la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement est immédiatement mise aux voix.

Article 43

Les parties d'une proposition qui ont été approuvées sont ensuite mises aux voix ensemble. Si toutes les parties essentielles d'une proposition ou d'un amendement ont été rejetées, la proposition ou l'amendement est considéré comme ayant été rejeté dans sa totalité.

Article 44

Une motion est considérée comme un amendement à une proposition si elle constitue simplement une addition, une suppression ou une modification intéressant une partie de la proposition. Un amendement doit faire l'objet d'un vote avant que la proposition à laquelle il se rapporte ne soit mise aux voix; si l'amendement est adopté, la proposition amendée est à son tour mise aux voix.

Article 45

Si une proposition fait l'objet de plusieurs amendements, la Comité vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive. Il vote ensuite sur l'amendement qui, après ce premier amendement, s'éloigne le plus de la proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix. Le Président fixe l'ordre du scrutin sur les amendements, conformément aux dispositions du présent article.

Article 46

L'auteur d'une motion peut à tout moment la retirer avant qu'elle n'ait été mise aux voix, à condition qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un amendement ou qu'un amendement à son sujet ne soit pas en cours de discussion. Une motion qui a été retirée peut être présentée de nouveau par tout Membre ou, le cas échéant, tout autre participant.

Article 47

Lorsqu'une proposition a été adoptée ou rejetée, elle ne peut être remise en discussion pendant la même session du Comité, à moins que celui-ci n'en décide ainsi à la majorité des Membres et, le cas échéant, des autres participants présents et votants. L'autorisation de prendre la parole à propos d'une motion tendant à ce qu'une proposition fasse l'objet d'un nouvel examen

n'est accordée qu'à l'auteur de la motion, à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Invitation d'experts

Article 48

Le Comité peut inviter toute personne dont il juge les connaissances spécialisées utiles pour ses travaux. Une personne invitée en vertu du présent article n'a pas le droit de voter.

Modification et application du règlement intérieur

Article 49

Le présent règlement peut être modifié par une décision du Comité prise à la majorité des représentants des Membres présents et votants.

Article 50

Le Comité est habilité à appliquer à sa discrétion les dispositions du règlement intérieur de l'Assemblée qu'il juge applicables à certains cas d'espèce.

Article 51

L'application de tout article du présent règlement peut être suspendue sur décision du Comité, prise à la majorité des Membres présents et votants, à condition que la proposition de suspension ait fait l'objet d'un préavis de vingt-quatre heures. Ce préavis peut être annulé si aucun Membre ne présente d'objection.

Autorité de la Convention

Article 52

En cas de divergence entre une disposition du présent règlement et une disposition de la Convention, c'est le texte de la Convention qui fait autorité.

ANNEXE 6**QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISoire
DE LA TRENTE-QUATRIÈME SESSION DU COMITÉ**

Examen général et application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international :

- .1 état de la Convention;
- .2 renseignements soumis au sujet de l'application de la Convention;
- .3 révision de la Convention;
- .4 harmonisation avec les autres instruments internationaux; et
- .5 élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention.

Adoption des amendements proposés à la Convention

Moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires :

- .1 normalisation des systèmes pour l'arrivée des navires, des personnes et des cargaisons et pour l'accomplissement des formalités les concernant;
- .2 possibilités offertes par le business électronique pour la facilitation du trafic maritime;
- .3 coopération entre États Membres;
- .4 mise au point de messages EDI pour la transmission de renseignements relatifs à la sûreté; et
- .5 recours au concept du guichet unique.

Prévention et répression des actes illicites dans les ports

Prévention et répression du trafic illicite, y compris du trafic de drogues, d'ADM et de personnes

Formalités liées à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes :

- .1 personnel de bord;
- .2 clandestins;
- .3 migrants illégaux; et
- .4 personnes secourues en mer.

Questions de facilitation liées aux formulaires et certificats de l'OMI :

- .1 liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires;
- .2 accès électronique aux certificats et documents de l'OMI; et

- .3 mise en application des modèles de formulaires FAL normalisés 1 à 7 de l'OMI.

Sécurisation et facilitation du commerce international

Interface navire/port :

- .1 facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses; et
- .2 élaboration d'un cours type sur la formation du personnel chargé des opérations d'amarrage.

Sous-programme de coopération technique pour la simplification des formalités

Institutionnalisation du Comité FAL

Relations avec d'autres organisations

Application des Directives du Comité

Programme de travail

Divers
