



COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
34^{ème} session
Point 19 de l'ordre du jour

FAL 34/19
15 mai 2007
Original: ANGLAIS

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

Table des matières

Section	Page No
1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	5
3 EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	6
4 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION FAL	14
5 MOYENS ÉLECTRONIQUES POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LES NAVIRES	18
6 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS DANS LES PORTS	25
7 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DU TRAFIC ILLICITE, Y COMPRIS DU TRAFIC DE DROGUES, D'ARMES DE DESTRUCTION MASSIVE ET DE PERSONNES	25
8 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	29
9 QUESTIONS DE FACILITATION LIÉES AUX FORMULAIRES ET CERTIFICATS DE L'OMI	35
10 GARANTIR ET FACILITER LE BON DÉROULEMENT DU COMMERCE INTERNATIONAL	38
11 INTERFACE NAVIRE/PORT	43
12 SOUS-PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE POUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS	48

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.

13	INSTITUTIONNALISATION DU COMITÉ FAL	50
14	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	51
15	APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	52
16	PROGRAMME DE TRAVAIL	54
17	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2008	57
18	DIVERS	57
19	RAPPORT AU CONSEIL	58

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À L'ANNEXE DE LA CONVENTION
ANNEXE 2	RÉSOLUTION FAL.9(34) SUR 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
ANNEXE 3	POINT DE CONTACT DE L'OMI POUR LES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN - PRINCIPES RÉGISSANT LA PHASE EXPÉRIMENTALE
ANNEXE 4	PROJET DE CIRCULAIRE CONJOINTE MSC/FAL SUR LA SÉCURISATION ET LA FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL
ANNEXE 5	MÉCANISME AU SEIN DU SECRÉTARIAT DE L'OMI POUR RÉSOUDRE LES DIFFICULTÉS LIÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES VISÉES PAR LE CODE IMDG, NOTAMMENT DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7
ANNEXE 6	QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-CINQUIÈME 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-quatrième session du 26 au 30 mars 2007 sous la présidence de M. Charles Abela (Malte). Était également présent le Vice-président du Comité, M. Armett E. Hill (Libéria).

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

ALGÉRIE	KENYA
AFRIQUE DU SUD	LETONIE
ALLEMAGNE	LIBÉRIA
ANGOLA	MALAISIE
ARABIE SAOUDITE	MALTE
ARGENTINE	MAROC
AUSTRALIE	MEXIQUE
BAHAMAS	NIGÉRIA
BELIZE	NORVÈGE
BOLIVIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
BRÉSIL	PANAMA
CANADA	PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE
CHILI	PAYS-BAS
CHINE	PÉROU
CHYPRE	PHILIPPINES
COLOMBIE	POLOGNE
CÔTE D'IVOIRE	PORTUGAL
CUBA	RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE
DANEMARK	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
ÉGYPTE	RÉPUBLIQUE POPULAIRE
ÉQUATEUR	DÉMOCRATIQUE DE CORÉE
ESPAGNE	ROYAUME-UNI
ESTONIE	SAINT-KITTS-ET-NEVIS
ÉTATS-UNIS	SINGAPOUR
FÉDÉRATION DE RUSSIE	SUÈDE
FINLANDE	THAÏLANDE
FRANCE	TRINITÉ-ET-TOBAGO
GHANA	TUNISIE
GRÈCE	TURQUIE
ÎLES MARSHALL	TUVALU
INDONÉSIE	UKRAINE
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')	URUGUAY
ISRAËL	VANUATU
ITALIE	VENEZUELA
JAPON	

et le Membre associé de l'OMI ci-après :

HONG KONG (CHINE)

1.3 Ont également assisté à la session des représentants de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées ci-après :

AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA)
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)

1.4 Ont en outre assisté à la session des observateurs des organisations intergouvernementales ci-après :

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

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

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION (ISO)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)
UNION INTERNATIONALE D'ASSURANCES TRANSPORTS (IUMI)
CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES (CISL)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PORTS (IAPH)
BIMCO
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES (IMPA)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE CAPITAINES DE NAVIRES (IFSMA)
CONSEIL CONSULTATIF DES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGAC)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES LIGNES DE CROISIÈRE (CLIA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES SOLIDES (INTERCARGO)
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)

Allocution d'ouverture

1.5 Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le Secrétaire général a souligné qu'il était nécessaire que les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI, qui visaient à institutionnaliser le Comité, entrent en vigueur. Il a noté que depuis le FAL 33, le nombre d'acceptations était passé à 108, ce qui signifiait que trois autres acceptations étaient nécessaires sur les 111 requises pour que les amendements entrent en vigueur. Il a estimé que c'était là une bonne nouvelle mais qu'il ne fallait pas passer sous silence le fait que 16 ans après avoir été adoptés, ces amendements n'étaient pas encore en vigueur, et il a prié le Comité de s'interroger sur les raisons de ce long retard – surtout lorsque ces amendements s'accompagnaient d'avantages qui étaient reconnus et que leur acceptation n'avait aucune incidence financière. Le Secrétaire général tenait donc, même à cette heure tardive, à prier instamment, une fois encore, les États Membres qui n'avaient pas encore accepté ces amendements à envisager favorablement de le faire le plus tôt possible et il a encouragé les Membres qui pourraient avoir besoin d'aide en vue de les accepter, d'en informer l'Organisation. Une fois que le Comité serait officiellement institutionnalisé, il serait sur un pied d'égalité avec les autres Comités et serait mieux à même de remplir le rôle qui lui revient, à savoir compléter les travaux des autres Comités en garantissant un bon équilibre entre les tâches réglementaires et le maintien de l'efficacité souhaitée dans les opérations maritimes.

C'était en fait avec ce lien en tête qu'au début de l'année en cours, il avait été décidé de créer une nouvelle sous-division de la sûreté maritime et de la simplification des formalités au sein de la Division de la sécurité maritime. L'objectif de cette restructuration était de renforcer la haute priorité que l'Organisation accordait à la fois à la sûreté des navires et des installations portuaires et à la question complémentaire de la facilitation du trafic maritime international; c'était aussi l'expression de la nécessité, pour l'Organisation et la communauté maritime dans son ensemble, de poursuivre sans relâche les efforts visant à renforcer et à améliorer la sûreté dans tous les aspects des opérations maritimes et portuaires, tout en faisant en sorte que les échanges commerciaux par mer continuent à se dérouler de manière efficace et sans heurts et que le mouvement des personnes ne soit pas indûment entravé.

En attirant l'attention sur le thème de la Journée mondiale de la mer de l'année en cours, à savoir "la réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels", le Secrétaire général a souligné que ce serait là l'occasion de montrer que le secteur maritime était respectueux de l'environnement et était vraiment au premier rang pour relever ce défi. Il a souligné que l'Organisation avait adopté un large éventail de mesures visant à prévenir la pollution due aux navires et à lutter contre celle-ci, ce qui démontrait catégoriquement que les Gouvernements et le secteur maritime étaient fermement résolus à réduire au strict minimum l'impact que les transports maritimes pourraient avoir sur l'environnement fragile de la planète. En revanche, l'image des transports maritimes auprès du grand public et les vues négatives du secteur et de ceux qui le réglementent, à la suite d'accidents qui causaient une pollution, étaient injustes. Il a prié toutes les parties intéressées de collaborer sur plusieurs fronts en vue de contrecarrer ces vues en adoptant une approche résolument proactive à l'égard des questions liées à l'environnement.

Le Secrétaire général a rappelé que le FAL 32 avait adopté des amendements à la Convention FAL qui y introduisaient la notion de gestion des risques pour renforcer l'efficacité du contrôle aux frontières, ainsi que des systèmes pour la transmission de renseignements avant l'arrivée et avant le départ, lesquels devaient faciliter le traitement des données nécessaires pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et permettre de les transmettre à un point unique, communément appelé le "guichet unique". Ces amendements étaient entrés en vigueur en novembre 2006.

Le Secrétaire général a également mentionné les amendements importants à la Convention FAL qui devaient être examinés à la présente session en vue d'être approuvés, puis adoptés au FAL 35. Il s'agissait notamment de propositions d'amendements qui visaient à réglementer une question que lui-même et le Directeur général de l'Organisation internationale du Travail avaient examinée ensemble, en collaboration avec un certain nombre de Gouvernements, pour exprimer leur préoccupation au sujet des exigences imposées en matière de voyage aux gens de mer et pour souligner qu'il était important de faciliter les congés à terre des gens de mer et leur permettre de descendre à terre ou de monter à bord facilement en cas de changement d'équipage ou de soins médicaux à dispenser. Il a invité les représentants à réfléchir soigneusement à ces questions avant de prendre une décision définitive au sujet des propositions soumises au Comité de façon à trouver un juste équilibre entre la nécessité de renforcer la sûreté et le désir de faciliter le trafic maritime et, en particulier, le mouvement des personnes par mer.

Le Secrétaire général a rappelé par ailleurs que d'importants amendements aux Conventions SOLAS et SAR concernant les personnes secourues en mer étaient entrés en vigueur le 1er juillet 2006 et que grâce à ces amendements, l'obligation qu'avait le capitaine de prêter assistance aux personnes en détresse en mer était, pour la première fois, complétée par l'obligation correspondante qu'avaient les Gouvernements de coordonner leurs efforts et de coopérer en dégageant le capitaine de la double responsabilité de prendre en charge les survivants, puis de les conduire en lieu sûr. Bien que le Comité ait adopté des amendements correspondants à la Convention FAL,

il restait encore à élaborer des directives supplémentaires afin de garantir le débarquement rapide et de façon ordonnée des personnes secourues en mer. En effet, malheureusement, il se produisait encore des accidents et les navires continuaient à rencontrer, dans les ports, plusieurs problèmes à propos du débarquement de survivants, surtout lorsque ces derniers s'avéraient être des migrants sans papiers. Cela pouvait compromettre gravement la tradition bien établie consistant à porter secours aux personnes en détresse en mer et en conséquence, il ne faudrait épargner aucun effort pour que les capitaines soient effectivement dégagés des obligations pertinentes qui leur incombent en vertu des Conventions SOLAS et SAR dans un délai raisonnable et avec aussi peu d'incidences que possible sur leurs navires.

La question du renforcement de la sûreté des conteneurs et des engins de transport fermés était à l'étude au sein de l'Organisation depuis février 2002 et le Secrétaire général estimait que l'heure était venue d'élaborer des mesures ou des directives appropriées à ce sujet. Il a rappelé que le Cadre de normes SAFE avait été adopté par l'Organisation mondiale des douanes en juin 2005, en réponse, notamment, à la résolution 9 de la Conférence SOLAS de 2002, qui reconnaissait le caractère intermodal et international du mouvement des engins de transport fermés et la nécessité de garantir la sûreté de toute la chaîne logistique. Bien que la sûreté de certains maillons terrestres de la chaîne logistique ne relève pas des compétences de l'Organisation, il était néanmoins important de reconnaître que les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international devaient absolument être compatibles avec les mesures de sûreté pertinentes.

Le Secrétaire général a fait à nouveau part de sa préoccupation, qu'il avait déjà exprimée à plusieurs reprises, au sujet de l'application efficace du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, lesquels auraient dû, parmi leurs nombreux avantages, aboutir à une diminution notable des cas d'embarquement clandestin. Jusqu'ici, cela ne semblait pas avoir été le cas puisque, bien que le nombre d'incidents ait diminué en 2004 et en 2005, par rapport à 2003, il avait augmenté en 2006 pour retrouver le niveau de 2003. Ces chiffres montraient qu'il était nécessaire que les gouvernements et les propriétaires ou exploitants de navires et d'installations portuaires réfléchissent soigneusement au caractère adéquat et à l'efficacité des systèmes qu'ils avaient mis en place pour établir les mesures de sûreté préventives énoncées dans les amendements de 2002 à la Convention FAL, afin d'arriver à maîtriser les problèmes liés aux passagers clandestins. À cet égard, il a mentionné la proposition qu'INTERCARGO et INTERTANKO avaient soumise au Comité au sujet de l'établissement éventuel d'un "point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin", qui apporterait son aide en vue du règlement des cas d'embarquement clandestin. Le Secrétaire général a prié le Comité, lorsqu'il étudierait le bien-fondé de cette proposition et examinerait s'il conviendrait de recommander au Conseil de l'adopter, de tenir compte des mesures pertinentes de l'OMI et du secteur qui sont déjà en place pour régler de tels cas, ainsi que de toute incidence que cela pourrait avoir pour l'Organisation.

Mettant en lumière certaines des autres questions importantes figurant à l'ordre du jour, le Secrétaire général a mentionné les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, la facilitation des expéditions de marchandises dangereuses (y compris la question des retards et des refus affectant l'expédition de matières radioactives de la classe 7), la coopération technique, l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL et les questions relatives aux résultats attendus du Comité au cours du présent et du prochain exercice biennal.

En concluant, le Secrétaire général a souligné qu'il ne fallait en aucun cas relâcher la vigilance en ce qui concernait la sûreté en l'un quelconque des divers lieux où les réunions devaient se tenir pendant la période de rénovation du bâtiment du Siège et il a prié tous les participants de bien vouloir se plier aux règles de sûreté en place et à toute autre mesure ad hoc qui pourrait être imposée. À propos de l'application du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI

conformément à la résolution A.974(24), il a mis le Comité au courant des audits qui avaient été effectués jusqu'ici et il a invité les États Membres à se prêter volontairement à un audit afin de faciliter la planification des audits à effectuer au cours du prochain exercice biennal et à désigner des candidats en tant qu'auditeurs susceptibles d'être sélectionnés pour faire partie des équipes d'audit.

Observations du Président

1.6 Le Président a remercié le Secrétaire général 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

1.7 Le Comité a adopté l'ordre du jour (FAL 34/1) et les calendriers provisoires proposés pour la conduite des travaux de la session.

Pouvoirs

1.8 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

2.1 Le Comité a examiné (FAL 34/2 (Secrétariat)) les décisions issues du DSC 11, du MEPC 55, du C 97 et du MSC 82 qui s'étaient tenus depuis le FAL 33 et au cours desquels les organes concernés s'étaient prononcés sur des questions intéressant les travaux du Comité.

Résultats des travaux du DSC 11

2.2 Le Comité a noté que le DSC 11 s'était tenu du 11 au 15 septembre 2006 et que le rapport sur les travaux de cette session figurait dans le document DSC 11/19. Les décisions prises par le DSC 11 qui intéressaient les travaux du Comité portaient sur les points 5 et 11 de l'ordre du jour.

Résultats des travaux du MEPC 55

2.3 Le Comité a également noté que le MEPC 55 s'était tenu du 9 au 13 octobre 2006 et que les résultats des travaux de cette session figuraient dans le document MEPC 55/23. Les décisions prises par le MEPC 55 qui intéressaient les travaux du Comité portaient sur les points 9, 15 et 16 de l'ordre du jour.

Résultats des travaux du C 97

2.4 Le Comité a noté également que le C 97 s'était tenu du 6 au 10 novembre 2006 et que les décisions du Conseil figuraient dans le document C 97/D. Le Comité a noté que le C 97 avait approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 34 et qu'il avait également approuvé le rapport du FAL 33 dans son ensemble et décidé de le soumettre à l'A 25, en l'accompagnant de ses observations et recommandations. Les autres décisions issues du C 97 intéressant les travaux du Comité portaient sur les points 13, 14 et 16 de l'ordre du jour.

2.5 Le Comité a noté en particulier que le C 97, lors de l'examen du rapport du LEG 92, avait notamment reconnu qu'il serait à la fois pertinent et utile que le Comité juridique, compte tenu de ses besoins particuliers, aligne ses méthodes de travail sur celles du MSC et du MEPC. À cet égard, le C 97 avait également souscrit à la proposition du Secrétaire général visant à ce que les

Présidents des cinq Comités, ainsi que les Secrétaires de ces comités, se réunissent dans le cadre du C 98, en juin 2007, pour examiner le meilleur moyen d'harmoniser les méthodes de travail de leurs comités afin que leurs réunions soient bien rodées, fondées sur les meilleures pratiques et caractérisées par leur fluidité, de manière à garantir au mieux l'exécution des programmes de travail confiés à chaque comité, et rendre compte de leurs conclusions au Conseil à sa vingt-quatrième session extraordinaire, en novembre 2007.

Résultats des travaux du MSC 82

2.6 Le Comité a noté en outre que le MSC 82 s'était tenu du 29 novembre au 8 décembre 2006 et que les résultats des travaux de cette session figuraient dans le document MSC 82/24. Les décisions prises par le MSC 82 qui intéressaient les travaux du Comité portaient sur les points 7, 9, 10, 15 et 16 de l'ordre du jour.

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

État de la Convention

3.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 34/3/2 (Secrétariat), le Comité a noté que, après le FAL 33, l'Azerbaïdjan, Le Salvador et le Kenya avaient adhéré à la Convention¹ le 12 juin 2006, le 21 décembre 2006 et le 10 novembre 2006 respectivement, et le Monténégro, en tant qu'État successeur, était devenu Partie à la Convention le 3 juin 2006. Au 23 mars 2007, le nombre de Gouvernements contractants² à la Convention s'élevait à 110, soit quatre Gouvernements contractants de plus que lors du FAL 33. La liste des Gouvernements contractants à la Convention était affichée sur le site Web de l'Organisation (www.imo.org).

3.2 Le Comité a de nouveau remercié les États Membres qui avaient adhéré à la Convention ou en étaient devenus Parties, en tant qu'État successeur, et instamment prié ceux qui n'avaient pas encore adhéré à la Convention de le faire dès que possible, afin de contribuer aux efforts de l'Organisation visant à faciliter le trafic maritime international dans un environnement sûr, ainsi qu'à la mission, au rôle et à la stratégie du Comité, tels qu'arrêtés par le FAL 32 (se reporter à l'annexe 4 du document FAL 32/22).

Examen des normes et des pratiques recommandées à l'Annexe de la Convention au sujet desquelles des différences ont été notifiées par les Gouvernements contractants

3.3 Le Comité a rappelé que le FAL 29 avait :

- .1 décidé d'examiner les normes³ et pratiques recommandées⁴ au sujet desquelles des différences ont été notifiées par les Gouvernements contractants en vue de déterminer si elles contiennent des prescriptions qui sont devenues obsolètes ou qui pourraient être modifiées pour être rendues plus largement acceptables, et d'établir un mécanisme pour encourager les Parties à examiner les différences qu'elles ont notifiées et autres mesures qu'elles ont prises en vue d'aligner leurs prescriptions et procédures nationales sur celles de la Convention; et

¹ Le terme *Convention* désigne la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée.

² L'expression *Gouvernements contractants* désigne les Gouvernements contractants à la Convention.

³ Le terme *normes* signifie les normes énoncées dans l'Annexe de la Convention.

⁴ L'expression *Pratiques recommandées* signifie les pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe de la Convention.

- .2 décidé qu'il serait souhaitable de réduire le nombre de différences et, pour ce faire, reconnu qu'il était nécessaire en premier lieu d'obtenir des renseignements à jour de la part des Gouvernements contractants concernant les différences relevées par rapport aux normes et à la mise en œuvre des pratiques recommandées. À cette fin, un questionnaire pourrait être envoyé à tous les Gouvernements contractants, les invitant à fournir des renseignements à jour sur les différences qu'ils ont relevées et la mise en œuvre des pratiques recommandées.

3.4 Le Comité a également rappelé que le FAL 30 avait :

- .1 confirmé la nécessité d'élaborer un tel questionnaire et décidé qu'il devrait être envoyé à tous les États Membres, non seulement pour traiter le problème des différences relevées par les Gouvernements contractants, mais également pour déterminer les difficultés auxquelles se heurtaient les États Membres pour accéder à la Convention;
- .2 approuvé la circulaire FAL.3/Circ.184 sur la révision des normes et pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe de la Convention FAL, circulaire à laquelle était annexé le questionnaire susmentionné.

3.5 Le Comité a en outre rappelé que le FAL 31 avait notamment :

- .1 noté que le Secrétariat avait diffusé la circulaire FAL.3/Circ.185 le 9 février 2004, pour demander aux États Membres qui n'avaient pas renvoyé les questionnaires dûment remplis de le faire dès que possible, afin de permettre au Secrétariat de préparer une compilation de leurs réponses, pour examen par le Comité;
- .2 noté que seuls quatorze États Membres et un Membre associé avaient répondu au questionnaire;
- .3 décidé que les réponses au questionnaire ne pouvaient être considérées comme une notification officielle, de la part des Gouvernements contractants, des différences relevées par rapport aux normes et/ou à l'adoption de pratiques recommandées conformément à l'article VIII de la Convention, à moins que les Gouvernements contractants n'aient informé le Secrétaire général du contraire;
- .4 indiqué aux Gouvernements contractants que si, après avoir passé en revue les différences en vue de répondre au questionnaire, ils souhaitaient actualiser leur notification précédente des différences relevées par rapport aux normes et à l'adoption de pratiques recommandées, ils pouvaient le faire en envoyant au Secrétaire général une notification officielle conformément à l'article VIII de la Convention. Le Secrétariat devrait uniquement inclure les notifications dans l'appendice 7 de toute nouvelle édition de la Convention; et
- .5 décidé que l'examen des normes et pratiques recommandées au sujet desquelles des différences avaient été notifiées par les Gouvernements contractants devrait se poursuivre au FAL 32 et instamment prié les États Membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire diffusé dans la circulaire FAL.3/Circ.184 de le faire dès que possible.

3.6 Le Comité a par ailleurs rappelé qu'après avoir brièvement analysé les réponses au questionnaire, le FAL 32 avait identifié un certain nombre de différences par rapport aux normes et à l'application des pratiques recommandées. Notant toutefois qu'il n'était pas possible d'effectuer une analyse détaillée sur la base des rapports reçus de 20 États Membres et d'un Membre associé, il avait prié le Secrétariat d'entreprendre une telle analyse et instamment invité les États Membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire à le faire dans les plus brefs délais.

3.7 Le Comité a enfin rappelé que le FAL 33 avait notamment été informé du fait que, depuis le FAL 32, le Secrétariat n'avait reçu aucun autre questionnaire dûment rempli; il a noté que le Secrétariat n'avait pas terminé l'analyse approfondie des questionnaires reçus jusque-là; reconnu qu'il ne pouvait être tiré parti d'une telle analyse, étant donné que seuls 20 États Membres avaient répondu au questionnaire; et prié encore une fois les États Membres d'envoyer leurs réponses au questionnaire susmentionné dans les plus brefs délais.

3.8 Le Comité a noté (documents FAL 34/3/1 et FAL 34/INF.2 (Secrétariat)) ce qui suit :

- .1 depuis le FAL 33, le Secrétariat n'avait pas reçu d'autres réponses au questionnaire; le nombre d'États Membres et de Membres associés qui y avaient répondu n'avait donc pas changé depuis le FAL 32;
- .2 comme il en avait été chargé par le Comité, le Secrétariat avait entrepris l'analyse des réponses au questionnaire; ce faisant, il avait toutefois réalisé que pour effectuer une analyse détaillée et arriver à une conclusion valable, il avait besoin d'autres informations étant donné que les raisons pour lesquelles des différences existaient n'avaient pas été indiquées dans un certain nombre de réponses; et
- .3 les réponses fournies par ceux qui avaient renvoyé le questionnaire avaient été compilées et étaient présentées dans le document FAL 34/INF.2 (Secrétariat). Ces réponses avaient été reçues entre mai 2003 et mai 2005. Toutefois, dans certains cas, aucune date n'était indiquée. Afin de faciliter l'examen des réponses au questionnaire, le Secrétariat les avait présentées dans deux colonnes qui portaient sur les textes de la Convention incorporant les amendements adoptés en 2002 et en 2005, respectivement. En outre, les principaux points des observations reçues avaient été mis en relief et indiqués à côté des amendements susmentionnés.

3.9 Le Comité a rappelé que les raisons pour lesquelles le FAL 29 avait entrepris la révision des normes et des pratiques recommandées au sujet desquelles des différences avaient été notifiées par les Gouvernements contractants étaient toujours valables, et que cette tâche correspondait à l'une des orientations stratégiques identifiées dans le rôle, la mission, l'orientation stratégique et les travaux du Comité, adoptés lors du FAL 32.

3.10 Le Comité a reconnu que, pour pouvoir progresser dans cette tâche, il devait disposer de renseignements à jour de la part de tous les Gouvernements contractants en ce qui concernait les différences relevées par rapport aux normes et à la mise en œuvre des pratiques recommandées.

3.11 Le Comité a fait sienne la conclusion du Président, à savoir que l'avancement des travaux à ce jour était loin d'être satisfaisant et qu'il était nécessaire d'examiner sérieusement la marche à suivre, compte tenu en particulier du fait que le nombre de Gouvernements contractants, qui s'élevait à 89 lors du FAL 29, atteignait maintenant 110.

3.12 Le Comité a rappelé que, lorsqu'il avait étudié le nombre et la qualité des réponses reçues, le FAL 31 avait notamment :

- .1 noté que certains États Membres avaient pu avoir des difficultés à interpréter le questionnaire et pourraient requérir un temps considérable pour le remplir, étant donné que plusieurs autorités nationales différentes étaient impliquées;
- .2 chargé un groupe de travail d'examiner les réponses au questionnaire qui avaient été reçues jusque-là afin d'identifier les normes et pratiques recommandées qu'il convenait de passer en revue compte tenu des différences notifiées par les Gouvernements contractants, et d'étudier les moyens, notamment l'amélioration de la présentation du questionnaire existant et du contenu de la circulaire, qui permettraient d'encourager les États Membres à répondre au questionnaire; s'ils ne l'avaient déjà fait; et
- .3 noté que, faute de temps, le Groupe de travail n'avait pu étudier les moyens qui permettraient d'encourager les États Membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire, à le faire.

3.13 Le Comité a décidé qu'il était inutile de se lancer dans des discussions sur la base des renseignements fournis dans les documents FAL 34/3/1 et FAL 34/INF.2 (Secrétariat) ou de renvoyer ces documents à un groupe de travail, étant donné qu'ils contenaient essentiellement un résumé des renseignements que le FAL 32 avait déjà examinés et qu'il n'était pas possible de procéder à une analyse détaillée.

3.14 Le Comité a noté qu'un examen attentif du document FAL.3/Circ.184 révélait que le moment était venu de réviser et mettre à jour cette circulaire, qui avait été diffusée en mars 2003, afin qu'elle permette d'atteindre les objectifs pour lesquels elle avait été élaborée. Le Comité a noté qu'elle devrait notamment faire état de ce qui suit :

- .1 l'adoption et l'entrée en vigueur des amendements de 2005 à la Convention (à l'heure actuelle, la circulaire faisait uniquement référence au texte de la Convention incluant les amendements de 2002);
- .2 la nécessité de fournir des réponses complètes et très détaillées, ainsi que des renseignements complémentaires, par exemple les raisons pour lesquelles un Gouvernement contractant avait adopté des dispositions différentes de certaines normes ou n'appliquait pas certaines pratiques recommandées; et
- .3 d'autres questions importantes qui s'étaient posées depuis sa publication, telles par exemple celles soulevées lors du FAL 31 eu égard à la différence entre l'envoi de réponses au questionnaire et les notifications conformément à l'article VIII de la Convention.

3.15 Le Comité a noté également que le paragraphe de la circulaire FAL.3/Circ.184 dans lequel les États Membres étaient invités "à renvoyer au Secrétariat le questionnaire ci-joint après y avoir porté les renseignements demandés, dès que possible et au plus tard le 31 mai 2003" devait être modifié, car la lecture de cette circulaire, soit hors contexte, soit compte tenu des rapports des trente et unième, trente-deuxième et trente-troisième sessions du Comité FAL qui invitaient instamment les États Membres à répondre au questionnaire, pourrait prêter à confusion.

3.16 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention d'élaborer un projet de circulaire sur la révision des normes et pratiques recommandées et de le lui soumettre, pour examen, aux fins d'approbation.

Harmonisation avec les autres instruments internationaux

3.17 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour; toutefois, des questions se rapportant à l'harmonisation avec les autres instruments internationaux avaient été examinées dans le cadre des points 5, 7, 8 et 10, notamment les instruments relevant du domaine d'attributions de l'OIT, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, du HCR, de la CEE-ONU, du CEFACT-ONU et de l'OMD.

Élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention

3.18 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait convoqué un groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention qui devait être présidé par M. Eildert Broekema (Pays-Bas) et qu'il avait examiné les propositions d'amendements à la Convention que ce groupe lui avait présentées dans la première partie de son rapport. Le Comité a rappelé aussi que le FAL 33 avait chargé ce groupe de travail de poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention jusqu'à la fin de la semaine et avait décidé qu'il examinerait la deuxième partie du rapport du Groupe de travail à la présente session.

3.19 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait convoqué à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, dont les travaux devaient être coordonnés par les Pays-Bas (M. Eildert Broekema) et devaient se poursuivre pendant la période intersessions.

3.20 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail, (FAL 34/3), présenté par le Président du Groupe, et le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 34/3/3), soumis par les Pays-Bas en tant que coordonnateur des travaux de ce groupe, et après avoir pris note des travaux effectués, il a renvoyé ces deux rapports au Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, pour que ce dernier poursuive l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention.

3.21 Le Comité a également chargé le Groupe de travail d'identifier les questions restées en suspens qu'il fallait examiner pour achever l'élaboration de la version 1 du Manuel explicatif se rapportant à la Convention et d'élaborer un mandat pour un groupe de travail par correspondance qui poursuivrait les travaux pendant la période intersessions en vue de les achever d'ici au FAL 35.

Appendice 7 de la Convention

3.22 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait noté que la liste actuelle des différences signalées à l'OMI, qui figurait à l'appendice 7* de la Convention (lequel faisait l'objet de l'appendice 6 de l'édition de 1998 de la publication de la Convention (édition de 1998)), à propos des Pratiques recommandées était une série de pratiques recommandées approuvées et non approuvées. En vertu de l'article VIII 3) de la Convention, les Gouvernements contractants étaient uniquement tenus d'informer le Secrétaire général des pratiques recommandées qu'ils appliquaient. Le FAL 33 a décidé qu'il examinerait la question plus avant à sa trente-quatrième session en vue de mettre à jour l'appendice 7 de la Convention.

* Cet appendice ne figure pas dans l'édition de 2006 de la publication de la Convention.

3.23 Le Comité a rappelé que l'article VIII 1) de la Convention exigeait que les Gouvernements contractants notifient au Secrétaire général les différences existant entre leurs propres pratiques et les Normes. Le Comité a rappelé aussi que l'article VIII 3) de la Convention exigeait des Gouvernements contractants qui adaptent à l'une quelconque des Pratiques recommandées leur propres formalités et procédures et les documents qu'ils exigent, d'en informer immédiatement le Secrétaire général.

3.24 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour et que l'édition de 1998 avait été remplacée par l'édition de 2006 de la publication de la Convention. Le Comité a été informé qu'un examen des renseignements figurant à l'appendice 6 de l'édition de 1998 avait permis de constater que ces renseignements étaient périmés et prêtaient quelque peu à confusion; les références ne concordaient pas nécessairement avec les Normes et Pratiques recommandées actuelles et au moins un des États mentionnés n'existait plus.

3.25 Le Comité a chargé le Secrétariat de préparer :

- .1 une liste des notifications que les Gouvernements contractants ont faites en application de l'article VIII 1) de la Convention à propos des différences existant entre leurs propres dispositions et les Normes; et
- .2 une liste des notifications que les Gouvernements contractants ont faites en application de l'article VIII 3) de la Convention lorsqu'ils ont adapté leurs propres formalités, procédures et documents requis pour les faire concorder avec une pratique recommandée.

3.26 À ce propos, le Comité a :

- .1 prié instamment les Gouvernements contractants qui avaient déjà adressé des notifications en application des articles VIII 1) ou VIII 3) de la Convention d'indiquer au Secrétaire général si les renseignements qu'ils avaient communiqués étaient toujours valables; et
- .2 rappelé aux Gouvernements contractants l'obligation qui leur incombait en vertu de l'article VIII de la Convention et qu'ils devaient mettre à jour leurs notifications lorsque des changements intervenaient,

de manière à permettre au Secrétaire général d'informer, en application de l'article VIII 4), les autres Gouvernements contractants de leurs pratiques en vigueur.

3.27 Le Comité a également chargé le Secrétariat, dans le souci de recueillir des renseignements rendant compte des pratiques en vigueur, d'entamer des démarches auprès des Gouvernements contractants qui avaient déjà adressé des notifications en application de l'article VIII de la Convention afin de leur demander si les renseignements qu'ils avaient communiqués étaient toujours valables.

Convocation du Groupe de travail

3.28 Le Comité a convoqué le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, dont les travaux seraient présidés par M. Frank Bjerge Mortensen (Danemark) et qui aurait le mandat ci-après. Le Groupe de travail a été chargé d'effectuer les tâches suivantes, en tenant compte des délibérations et des décisions du Comité plénier :

- .1 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, en se fondant sur les documents FAL 34/3 et FAL 34/3/3 et en tenant compte du document FAL 33/3/3 et des paragraphes 2 et 3 du mandat figurant à l'annexe 5 du document FAL 31/20;
- .2 identifier les questions restées en suspens qu'il faut examiner pour achever l'élaboration de la version 1 du manuel explicatif se rapportant à la Convention et élaborer un mandat pour un groupe de travail par correspondance qui poursuivrait les travaux pendant la période intersessions en vue de les achever d'ici au FAL 35;
- .3 établir un projet de circulaire sur la révision des Normes et des Pratiques recommandées et le soumettre au Comité, pour que ce dernier l'examine en vue de l'approuver; et
- .4 faire rapport au Comité plénier le jeudi 29 mars 2007.

Examen du rapport du Groupe de travail

3.29 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 34/WP.7), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention

3.30 Le Comité a noté que :

- .1 la plus grande partie de la rédaction des sections 1, 2, 4, 5, 6 et 7 de la première version du manuel explicatif se rapportant à la Convention avait été achevée;
- .2 il était maintenant possible d'entamer la rédaction du texte de la section 3, qui avait été repoussée à plusieurs reprises pour diverses raisons, et du moins la rédaction des parties qui n'étaient pas en passe d'être modifiées;
- .3 il était nécessaire d'élaborer plus avant la section 2H et certaines parties moins importantes des sections 4 et 5;
- .4 un certain nombre de changements avaient été apportés au texte disponible pour les sections 2 à 7 (autre que la section 3);
- .5 un document de travail récapitulant les travaux effectués jusqu'ici avait été préparé et qu'il serait diffusé en tant qu'additif au rapport du Groupe de travail à une date ultérieure et servirait de base à la poursuite des travaux intersessions et qu'en outre, aucune autre mesure ne s'imposait à propos du texte récapitulatif; et
- .6 la délégation des États-Unis avait généreusement offert de rédiger les parties du texte de la section 3 et la délégation danoise avait offert de rédiger le texte de la section 2H et qu'il faudrait élaborer les parties restantes des sections 4 et 5 en se fondant sur les propositions qui émaneraient des participants aux travaux du Groupe de travail par correspondance envisagé.

Reconvocation du Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention et mandat de ce groupe

3.31 Le Comité a convoqué à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention, dont les travaux seraient coordonnés par les Pays-Bas* et qui poursuivrait les travaux pendant la période intersessions conformément au mandat suivant :

- .1 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, étant entendu que ce manuel devrait :
 - .1 favoriser et améliorer l'application de la Convention;
 - .2 inclure des explications sur les Normes et les Pratiques recommandées en vue de faciliter leur éventuelle application, en fournissant des avis techniques et indiquant les meilleures pratiques;
 - .3 permettre de mieux comprendre les principes fondamentaux de la Convention et promouvoir sa mise en œuvre;
 - .4 aider les Gouvernements contractants à élaborer leur législation nationale et autres instruments réglementaires;
 - .5 ne pas avoir force obligatoire pour les Gouvernements contractants et n'entraîner aucune obligation juridique; et
 - .6 tenir compte des dispositions pertinentes de l'annexe 9 sur la simplification des formalités de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), de la Convention de Kyoto révisée sur les régimes douaniers et d'autres recommandations pertinentes de la CEE-ONU;
- .2 élaborer une liste indiquant quelles sont les sections (y compris les sous-sections) du manuel pour lesquelles les travaux ne sont pas achevés ou n'ont pas encore été entrepris; et
- .3 soumettre un rapport au FAL 35.

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

Circulaire FAL.3 sur l'examen des Normes et des Pratiques recommandées

3.32 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.3/Circ.187 sur l'examen des Normes et Pratiques recommandées. Le Comité a recommandé que cette circulaire soit placée sur le site Web de l'OMI sous format Word afin qu'il soit plus facile d'en intégrer directement le texte et de remplir le questionnaire.

4 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION FAL

Amendements de 2005 à 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 visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, et que, conformément à l'article VII 2) b) de ladite convention, ces amendements étaient entrés en vigueur le 1er novembre 2006.

Examen des propositions d'amendements

4.2 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait examiné le document FAL 32/7/2, dans lequel la France proposait des amendements à la Convention qui concernaient essentiellement l'arrivée et le départ des personnes. Le Comité a rappelé aussi que le FAL 33 avait poursuivi l'examen des amendements proposés par la France et avait examiné également les propositions d'amendements à la Convention présentées par l'Espagne (FAL 33/3/2), qui étaient destinées à améliorer le respect de la réglementation sur le mouvement transfrontières des personnes, et les propositions d'amendements à la Convention présentées par les Pays-Bas (FAL 33/3/3), qui concernaient l'arrivée et le départ des personnes.

4.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait décidé que :

- .1 en ce qui concernait la section 2 de la Norme 2.6.1 (Liste de l'équipage), un amendement ayant trait à la nature et au numéro du visa, s'il en est délivré un, ne devrait y être apporté que si cet aspect n'est pas visé par d'autres prescriptions de la Convention;
- .2 en ce qui concernait la section 3 de la Norme 3.10 (Pièce d'identité des gens de mer), il n'était pas nécessaire de faire expressément référence aux Conventions No 180 et No 185 de l'OIT car des dispositions générales couvrant les aspects de ces conventions devraient suffire;
- .3 en ce qui concernait la section 3 de la Norme 3.15 (Responsabilité du transporteur qui n'a pas vérifié que les passagers disposaient 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, devraient être raisonnables et proportionnées au degré des responsabilités partagées par les propriétaires de navire,

et qu'il avait renvoyé ces propositions au Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, pour que ce dernier les examine en détail.

4.4 Le Comité a rappelé qu'après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 33/WP.3), le FAL 33 avait pris note (FAL 33/19, paragraphe 3.27 et annexe 1) du projet d'amendements à la Convention établi par le Groupe et avait décidé que ces amendements seraient examinés au FAL 34 en vue d'être approuvés et adoptés ultérieurement au FAL 35. Le FAL 33 avait aussi prié instamment les États Membres et les organisations internationales de soumettre des propositions au sujet des aspects qui les préoccupaient afin de faire avancer l'étude de la question pendant le FAL 34.

4.5 Le Comité a rappelé que lors de l'examen des propositions d'amendements à la Norme 2.6.1 (Liste de l'équipage) et de la Pratique recommandée 2.7.3 (Liste des passagers) qui visaient à incorporer des renseignements sur le visa dans ces listes, le FAL 33 avait pris note des différents points de vue exprimés par les Gouvernements Membres et par des observateurs du secteur maritime.

4.6 Le Comité a par ailleurs rappelé que le FAL 33, compte tenu des problèmes soulevés à propos de ces propositions d'amendements, avait décidé d'inclure, lorsqu'il y avait lieu, des explications sur ces questions dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL qui était en cours d'élaboration.

4.7 L'observateur de la CISL a présenté le document FAL 34/4/1 (CISL, ISF, ICS, CLIA, INTERTANKO, INTERCARGO et BIMCO) et a déclaré que les partenaires sociaux au sein du secteur maritime étaient d'avis que les amendements à l'étude ne devraient pas être approuvés. À leur avis, les approuver irait à l'encontre de la Convention et des autres instruments internationaux applicables, en particulier la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) de 2003 (Convention No 185 de l'OIT). Cela reviendrait aussi à faire une déclaration d'intention indiquant que le Comité et l'Organisation jugent acceptable d'exiger des gens de mer un visa pour descendre à terre. Les partenaires sociaux ont estimé qu'une telle mesure aurait un effet préjudiciable sur les activités du secteur maritime, et également sur l'économie mondiale vu que ce secteur assure 90 % des échanges commerciaux internationaux, puisqu'elle s'ajouterait aux obstacles que le secteur maritime rencontre en vue d'attirer et de retenir un nombre suffisant de gens de mer dûment qualifiés. À cet égard, il y a lieu de rappeler la pénurie croissante d'officiers dûment qualifiés.

Le secteur maritime était aussi d'avis que l'adoption d'un tel amendement serait incompatible avec la résolution A.930(22) sur les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et avec la résolution A.931(22) sur les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, de même qu'avec la résolution 11 de la Conférence SOLAS de 2002 sur les aspects liés à l'élément humain et le congé à terre des gens de mer, selon laquelle, compte tenu du caractère mondial du secteur des transports maritimes, il fallait offrir aux gens de mer une protection spéciale, et avec la résolution A.947(23) sur l'optique, les principes et les objectifs de l'Organisation en ce qui concerne l'élément humain. Selon le secteur maritime, il était manifeste aussi, d'après les comptes rendus des débats du FAL 33, que les répercussions d'une telle décision sur l'élément humain n'avaient pas été prises en considération.

4.8 L'observateur de la CLIA a présenté le document FAL 34/4/2 (CLIA, ICS et ISF) et a déclaré que les coauteurs étaient d'avis que les propositions d'amendements à la Convention, bien qu'ayant encore caractère de recommandation, ne mettaient plus au premier plan la facilitation du transport des passagers. À leur avis, il ne faisait aucun doute que le fait d'exiger que des milliers de passagers de navires de croisière produisent un visa pour chaque port d'escale sur un itinéraire englobant une multitude de pays nuirait, plutôt que faciliterait, le transport des passagers par mer. Cela transformerait ce qui est actuellement un processus relativement rapide d'embarquement et

de débarquement au cours de visites de passage en un processus qui prendrait des heures et exigerait les services de douzaine d'agents des douanes, sans parler du surcroît de dépenses qu'occasionnerait la mise en place de nouvelles installations à terre pour effectuer les formalités concernant les passagers. Par ailleurs, cela non seulement incommoderait et frustrerait les passagers mais leur laisserait moins de temps pour visiter les pays où ils font escale et appuyer les activités des communautés locales. Étant donné que les pays ne consentiraient probablement pas à assumer les dépenses supplémentaires liées aux contrôles, cette nouvelle mesure entraînerait également une augmentation notable des coûts pour les exploitants de navires. Ces associations concluaient que cette proposition ne contribuait pas à "faciliter" les transports maritimes, alors que, selon eux, c'était là l'objectif premier de la Convention.

Les Pratiques recommandées 3.24, 3.39 et 3.40 (telles qu'énoncées dans la Convention en vigueur) constituaient des directives raisonnables, vu le caractère spécial des passagers et des navires de croisière et les nombreuses mesures de sûreté prises à bord de ces navires, et elles devraient donc rester inchangées. Ces pratiques permettaient aux États Membres d'exiger des visas ou d'autres documents, selon les circonstances, et reconnaissaient le processus de facilitation en ne rendant pas les visas systématiquement obligatoires. Les pratiques actuelles permettaient d'atteindre le but recherché par les propositions des Pays-Bas (FAL 33/3/3) sans que l'on ait à imposer une telle charge explicite aux procédures de simplification des formalités du secteur des croisières.

4.9 L'observateur de l'OIT, lorsqu'il a présenté le document FAL 34/8/1 (OIT), a estimé qu'il faudrait faire preuve de prudence lors de la rédaction de certaines des propositions d'amendements à la Convention afin que le texte n'ait pas des suites qui, en fin de compte, risqueraient de porter préjudice au secteur maritime.

À son avis, le fait d'autoriser les autorités compétentes à exiger des renseignements sur "la nature et le numéro du visa qui a pu être délivré", comme cela est proposé dans l'un des amendements auxquels il est fait allusion ci-dessus, ne serait pas entièrement contraire à la Convention No 185 de l'OIT, en ce sens que, en vertu de cette convention, les autorités compétentes seraient en mesure d'exiger un visa ou une formalité analogue si le pays qui a délivré la pièce d'identité ne peut pas satisfaire aux prescriptions minimales énoncées dans la Convention No 185 de l'OIT. Toutefois, l'amendement en question semblait sous-entendre qu'un visa pourrait systématiquement être exigé lorsqu'un marin veut être admis à terre temporairement lors d'un congé à terre. Toute prescription absolue de cette nature irait tout à fait à l'encontre du principe de la simplification, qui est consacré dans la Convention FAL et dans la Convention No 185 de l'OIT, et nuirait au bien-être des gens de mer et aux besoins du secteur maritime.

4.10 Lorsqu'il a examiné la question, le Comité a rappelé que la résolution A.944(23) sur le Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2004-2010) déclarait que "les incidences des nouvelles mesures de sûreté sur l'efficacité des opérations maritimes portuaires ne laissent pas d'être préoccupantes, compte tenu des relations d'interdépendance qui caractérisent le monde, et de la place primordiale qu'occupe le commerce par voie maritime, et que l'Organisation a pour mission de promouvoir la mise en œuvre efficace des nouvelles mesures de sûreté, de sensibiliser au problème de sûreté lors des opérations maritimes et portuaires et, en même temps, d'assurer un juste équilibre avec la bonne marche des échanges et de veiller à ce que les échanges commerciaux par voie maritime continuent de se faire de manière efficace et sans heurts".

4.11 Le Comité a également rappelé que la résolution A.971(24) sur le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour l'exercice biennal 2006-2007 déclarait aussi que l'Organisation essaiera de faire en sorte que le bon fonctionnement des transports maritimes n'ait pas à souffrir excessivement des mesures destinées à améliorer la sécurité, la sûreté et le respect de l'environnement. Elle examinera en permanence les mesures adoptées pour s'assurer de leur justesse et pour faire en sorte de trouver un juste équilibre entre les mesures destinées à améliorer la sécurité et les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international.

4.12 Le Comité a longuement délibéré, quant au fond, de certaines des propositions d'amendements et de leurs répercussions pour la facilitation du trafic maritime et le secteur des transports maritimes. Un très grand nombre de délégations ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'examiner plus avant les propositions d'amendements qui avaient été examinées au FAL 33 et qu'il était souhaitable de se concentrer uniquement sur celles qui figuraient dans des documents soumis à la présente session.

4.13 Lors de l'examen des propositions d'amendements présentées en vue de leur adoption, l'écrasante majorité des délégations, aussi bien des Gouvernements contractants que des États Membres qui n'étaient pas encore des Gouvernements contractants, ont déclaré qu'elles avaient de sérieuses réserves, indiqué qu'elles n'étaient pas convaincues que ces amendements soient bien justifiés, ni même qu'ils soient dans l'esprit de la facilitation, et prié instamment le Comité de ne pas les approuver. Un certain nombre de délégations ont aussi fait part à nouveau des observations qu'elles avaient formulées au cours de l'examen de la question pendant le FAL 33.

4.14 En ce qui concernait les propositions d'amendements qui envisageaient d'inclure une disposition exigeant un visa de l'équipage, il a été souligné, notamment, que l'approche proposée n'était ni conforme aux principes de la Convention FAL, ni conforme à la Convention No 185 de l'OIT, qu'elle affecterait sérieusement le droit des gens de mer aux congés à terre, rendrait moins attrayante la profession de marin et de ce fait, entraînerait une pénurie de gens de mer qualifiés et ferait oublier le développement salubre des transports maritimes.

4.15 De plus, bien que les efforts visant à renforcer la sûreté des navires et des ports soient méritoires, rien ne donnait à penser qu'exiger des renseignements concernant les visas dans la liste de l'équipage améliorerait la sûreté. Au contraire, la plupart des délégations pensaient que cela aurait un effet préjudiciable.

4.16 En ce qui concernait les propositions d'amendements qui envisageaient d'inclure une prescription concernant les visas des passagers, il a été estimé qu'une telle approche entraverait, plutôt que faciliterait, le transport international de passagers. D'aucuns ont craint que cela n'amène les pays à exiger que tous les passagers de navires de croisière obtiennent des visas – ce qui aboutirait à exiger de milliers de passagers à bord de chaque navire de croisière qu'ils obtiennent plusieurs visas pour chaque croisière.

4.17 De l'avis de certaines délégations, une telle approche incommoderait et frustrerait les passagers à cause de la paperasserie et des longues formalités à accomplir, ce qui ne leur permettrait pas d'avoir autant de temps à passer à terre ou les empêcherait même de visiter les pays où ils font escale. Cela aurait un effet préjudiciable sur les communautés locales.

4.18 Certaines délégations ont aussi indiqué qu'un sujet de préoccupation était la façon dont le surcroît de coûts liés aux contrôles de sécurité et au dépistage qui résulteraient des propositions d'amendements serait pris en charge car il n'était certain que les États soient prêts à assumer ces coûts.

4.19 Il a été estimé que la proposition visant à transformer la Norme 3.15 en une Pratique recommandée serait de même contraire à l'esprit de la facilitation. L'amendement proposé modifierait la prescription existante selon laquelle les propriétaires de navires "ne doivent pas être pénalisés" en une recommandation selon laquelle les propriétaires de navires "ne devraient pas être pénalisés de manière disproportionnée". En principe, il a été suggéré que la responsabilité de contrôler que les visiteurs étrangers possèdent les documents de voyage voulus devrait incomber clairement aux autorités compétentes en matière d'immigration et non aux propriétaires de navires, dont on ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce qu'ils soient des experts en matière de règles d'immigration. Reléguer cette norme au rang de Pratique recommandée supprimerait toute protection pour les exploitants de navires.

4.20 Les délégations ont appuyé, dans leur majorité, les vues exprimées par les associations du secteur qui avait présenté les documents et elles n'ont pas approuvé l'avant-projet d'amendements à la Norme 2.6.1, ni les Pratiques recommandées 3.24, 3.39 et 3.40, non plus que les amendements correspondants à la Pratique recommandée 2.7.3.

4.21 Le Comité a approuvé les amendements aux Normes 2.6.3, 3.3.6, 3.10, 3.14, 3.15 et 3.21 et aux Pratiques recommandées 2.7.1, 2.7.3 et 3.35 (telles que modifiées), lesquels figurent à l'annexe 1, en vue de les diffuser conformément à l'article VII 2) a) de la Convention pour qu'ils soient adoptés pendant le FAL 35, et il a chargé le Secrétariat de faire le nécessaire (se reporter également au paragraphe 5.26).

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

Examen de la deuxième partie du rapport du Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, constitué au FAL 33

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait constitué un groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la présidence de Mr. Itoh (Japon), qu'il avait examiné la première partie de son rapport et décidé d'en examiner la deuxième partie lors du FAL 34.

5.2 Après avoir examiné (FAL 34/5/4 (Secrétariat)) les mesures que le Groupe de travail l'avait invité à prendre dans la deuxième partie de son rapport, le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et a en particulier :

- .1 noté que le suivi des faits nouveaux liés au commerce électronique dans le domaine du trafic maritime intéressant les travaux de l'Organisation dans d'autres instances était un processus continu;
- .2 décidé que, au lieu de mettre au point un système de guichet unique de l'OMI, les États Membres intéressés devraient tirer parti des recommandations et des lignes directrices de l'OMD en vue de la mise en place d'un guichet unique, lesquelles reposaient sur la recommandation No 33 du CEFAC-ONU, et noté que ce

document était disponible sur le site internet du CEFAC-ONU (www.unece.org/cefact);

- .3 noté les renseignements communiqués sur la contribution de l'Organisation à l'application du Cadre de normes SAFE;
- .4 noté qu'il était recommandé de poursuivre la collaboration avec d'autres organes de normalisation, tels que le Sous-comité de l'OMD sur la gestion des informations (IMSC), le CEFAC-ONU (en particulier le Groupe de travail sur le transport (TBG3)), le Groupe de travail sur les douanes (TBG4), le Groupe de travail sur les procédures commerciales internationales (TBG15), ainsi que les comités techniques 104 et 154 de l'ISO, et que les représentants des groupes du secteur du transport maritime, tels que PROTECT et le Groupe international pour la mise en œuvre des Directives relatives au transport (ITIGG) devraient être invités à contribuer aux travaux afin de favoriser la compréhension mutuelle et l'utilisation des diverses directives;
- .5 chargé le Secrétariat de solliciter, si possible, la participation de l'OMD et de la CNUCED lors de l'exécution d'activités de coopération technique liées à l'échange de données informatisées; et
- .6 noté que, faute de temps et en l'absence de documents connexes qui auraient pu être soumis, il n'avait pas été élaboré de proposition concernant l'échange d'informations sur les navires et d'autres questions en matière électronique entre l'Organisation et d'autres organisations, et il a invité les États Membres à soumettre des propositions à cet égard en vue de leur examen lors du FAL 35.

Révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires

5.3 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait constitué un groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, et chargé les États-Unis (M. William L. Nolle) d'en assurer la coordination.

5.4 Le Comité a examiné les mesures que le Groupe de travail par correspondance l'avait invité à prendre dans son rapport (document FAL 34/5, soumis par les États-Unis en qualité de coordonnateur du Groupe de travail par correspondance) et, après avoir noté les informations complémentaires communiquées par le coordonnateur du Groupe de travail par correspondance à propos des faits nouveaux survenus après la soumission du rapport, il a approuvé le rapport dans son ensemble et pris les mesures indiquées aux paragraphes 5.5 à 5.9.

5.5 Le Comité a rappelé que le FAL 31 avait décidé de ne pas prescrire de formulaire pour transmettre les renseignements relatifs à la sûreté qui pourraient être demandés à un navire par un Gouvernement contractant à la Convention SOLAS en vertu de la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS, mais plutôt d'élaborer une série minimale normalisée de données que les navires pourraient être tenus de communiquer avant leur entrée au port. Il a aussi rappelé que cette démarche avait été entérinée par le MSC 79, lequel avait élaboré et approuvé la série normalisée de données et l'avait diffusée sous couvert de la circulaire MSC/Circ.1130, intitulée

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.

5.6 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 79 avait informé le FAL 32 que, même si la série normalisée de données figurant dans la circulaire MSC/Circ.1130 devait être revue et modifiée par le Comité de la sécurité maritime (MSC), le Comité devrait envisager de commencer à élaborer un message se prêtant à l'échange de données informatisées (message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté), lequel serait adopté à la fois par le MSC et par le Comité en vue de son inclusion dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (le Répertoire), ce qui permettrait de transmettre la série normalisée de données par voie électronique.

5.7 Le Comité a décidé de ne pas donner suite à la proposition du Groupe de travail par correspondance relative à l'élaboration d'un nouveau formulaire FAL de l'OMI portant sur les renseignements liés à la sûreté. À cet égard, il a rappelé que le FAL 32 avait été informé que le MSC 79 avait décidé qu'il était trop tôt pour prescrire une présentation spécifique ou mettre au point un formulaire spécifique et avait décidé de maintenir à l'étude la question de la série normalisée de données et de la réexaminer à un stade ultérieur, lorsque les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS auraient acquis suffisamment d'expérience pratique dans l'utilisation de cette série de données. Le MSC 79 avait aussi décidé que la série normalisée de données, telle qu'elle avait été finalisée, devrait être incorporée, au moment opportun, dans la partie B du Code ISPS. En outre, le Comité a noté que le nombre de Gouvernements contractants à la Convention SOLAS s'élevait à 158 et que le nombre de Gouvernements contractants à la Convention FAL était de 110. Par conséquent, inclure dans la Convention un nouveau formulaire FAL de l'OMI sur les renseignements liés à la sûreté n'aurait pas d'incidence pour les Gouvernements contractants à la seule Convention SOLAS.

5.8 Le Comité a également noté que certains termes employés dans le projet de message EDI relatif à la transmission de renseignements liés à la sûreté et dans les codes des éléments de données demandés (FAL 34/5, annexe 1) n'étaient pas entièrement cohérents avec les termes employés dans la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, les paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS et la circulaire MSC/Circ.1130.

5.9 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires de recenser les demandes d'actualisation des données (FAL 34/5, annexe 1) aux fins de leur examen par le CEFAC-ONU et, éventuellement, de leur inclusion dans les répertoires de l'échange de données informatisées, vu qu'un grand nombre d'éléments de la série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant d'entrer au port, énumérés dans la circulaire MSC/Circ.1130, n'avaient pas de codes de données équivalents dans le système de messages électroniques du CEFAC-ONU. À cet égard, le Groupe devrait assurer la cohérence des termes employés dans la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, les paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS et la circulaire MSC/Circ.1130.

Résultats des travaux du DSC 11

5.10 Le Comité a rappelé que, pour accélérer la révision du Répertoire, le FAL 33 avait renvoyé la partie relative aux cargaisons dangereuses au DSC 11 pour qu'il formule des observations sur les questions relevant de sa compétence, il a noté (FAL 34/11 (Secrétariat)) les résultats des travaux du DSC 11 et il a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires de les prendre en considération lors

de la révision du Répertoire étant entendu que le Groupe serait informé de toute question connexe qui pourrait être soulevée durant l'examen du point 11 de l'ordre du jour.

Cohérence entre les révisions prévues du Répertoire et la Convention

5.11 Le Comité a rappelé qu'il avait eu initialement l'intention d'achever les travaux sur la révision du Répertoire au cours de la présente session. Toutefois, il a noté que l'inclusion du message EDI relatif à la transmission de renseignements liés à la sûreté dans le Répertoire révisé exigeait, d'une part, l'attribution des codes des éléments de données dans le système de messages électroniques du CEFAC-ONU et, d'autre part, l'adoption conjointe par le MSC dudit message EDI. Il est donc apparu évident qu'il était impossible, dans la pratique, d'achever la révision du Répertoire au cours de la présente session, et que cette question devrait faire l'objet d'un examen ultérieur lors du FAL 35 puis être renvoyée pour approbation au MSC 85 eu égard au message EDI relatif à la transmission de renseignements liés à la sûreté.

5.12 Le Comité a décidé que les modifications qu'il était proposé d'apporter dans les formulaires FAL de l'OMI (indiquées à l'annexe 2 du document FAL 34/5,) devraient être reproduites dans les modèles de formulaires FAL de l'OMI figurant à l'appendice 1 de la Convention et qu'elles exigeaient l'adoption d'amendements pertinents à la Convention. En outre, afin d'assurer la cohérence entre le Répertoire révisé et la Convention, les amendements connexes devraient entrer en vigueur à la même date.

5.13 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires d'élaborer le projet d'amendements qu'il faudra apporter à la Convention pour assurer la cohérence entre les amendements prévus au Répertoire et la Convention.

Coopération entre États Membres et assistance aux pays pour leur permettre d'accepter et de mettre en œuvre les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires

5.14 La République islamique d'Iran (FAL 34/5/2) a présenté un modèle de données type élaboré sur la base de l'analyse des données relationnelles des formulaires FAL de l'OMI, ainsi qu'un logiciel mis au point à partir de ce modèle de données qui puisse convertir les messages EDIFACT-ONU en formulaires FAL et *vice versa*.

5.15 Israël (FAL 34/5/3) a présenté les détails d'un système informatisé d'échange d'informations qu'il avait mis en œuvre en tant que plate-forme commune et projet intersectoriel lors de la privatisation des ports d'Israël, afin d'améliorer et de sécuriser la coordination entre tous les partenaires du commerce maritime, y compris le gouvernement, et de garantir, en même temps, l'uniformité de l'échange de données électroniques.

5.16 Le Comité a rappelé son rôle, sa mission et son orientation stratégique, adoptés par le FAL 32, et en particulier l'orientation stratégique consistant à promouvoir l'utilisation des techniques de l'information et de la communication pour favoriser une amélioration et une innovation continues du trafic maritime, ainsi que la stratégie visant à promouvoir l'utilisation de moyens électroniques pour échanger des renseignements afin d'harmoniser et de simplifier les procédures, adoptée par le FAL 28, et il a invité les États Membres à communiquer des renseignements sur les mesures qu'ils prennent pour favoriser le commerce électronique dans le secteur du transport maritime.

Recours au principe du guichet unique

5.17 Le Comité a rappelé que, lors du FAL 32, pour simplifier, normaliser et utiliser efficacement les renseignements concernant l'arrivée et le départ transmis par voie électronique, la République de Corée avait présenté (FAL 32/5/3) un système à guichet unique en XML qui permettait d'automatiser et de simplifier l'accomplissement des formalités en réutilisant les renseignements et que le FAL 32 avait invité la République de Corée à présenter des informations complémentaires au FAL 33.

5.18 Le Comité a en outre rappelé que le FAL 33 avait examiné un document soumis par la République de Corée (FAL 33/5/2 et corr.1), qui proposait un modèle de collaboration ebXML concernant le système à guichet unique en XML pour simplifier l'accomplissement des formalités, invité les États Membres et les organisations à envisager de tirer parti du modèle de collaboration ebXML et prié la République de Corée de continuer à tenir le Comité informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.19 La République de Corée (FAL 34/5/1) a proposé que le système de soutien UNEDocs à guichet unique incorpore le principe du système UNEDocs du CEFAC-ONU dans le modèle de collaboration ebXML à guichet unique pour le transport maritime qu'elle avait soumis (FAL 33/5/2) lors du FAL 33. Le système proposé traduit les données échangées par voie électronique en divers autres formats tels que le PDF, la télécopie, le courrier électronique, etc., et les transfère sur un dispositif en ligne/hors ligne. Ce système permet de réutiliser davantage les données et d'améliorer la facilité d'utilisation, dans la mesure où les documents papier sont remplacés par des formulaires électroniques qui ont été transformés à partir des données échangées en ligne. En outre, il permettrait de parvenir à une interopérabilité à l'échelle mondiale, car il définit un modèle de données qui repose sur le système UNEDocs, lequel correspond à une norme internationale de modèle de données.

5.20 Le Comité a invité la République de Corée à continuer de le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

Constitution du Groupe de travail

5.21 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 lui a confié le mandat ci-après. Le Groupe de travail a été chargé d'effectuer les tâches suivantes, en tenant compte des délibérations et des décisions du Comité plénier :

- .1 recenser les demandes d'actualisation des données (FAL 34/5, annexe 1) afin qu'elles soient examinées par le CEFAC-ONU et, éventuellement, incluses dans les répertoires de l'échange des données informatisées, vu qu'un grand nombre d'éléments de la série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant d'entrer au port, énumérés dans la circulaire MSC/Circ.1130, n'ont pas de codes de données équivalents dans le système de messages électroniques du CEFAC-ONU. À cet égard, le Groupe devrait assurer la cohérence des termes employés dans la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, les paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS et la circulaire MSC/Circ.1130;
- .2 incorporer, selon que de besoin, dans le projet de Répertoire révisé élaboré par le Groupe de travail par correspondance (FAL 34/5, annexe 2), les résultats des travaux du DSC 11 (FAL 34/11);

- .3 continuer de réviser le Répertoire et, s'il est impossible de mener à bien les travaux requis, dresser la liste des questions en suspens;
- .4 élaborer le projet d'amendements qu'il faudra apporter à la Convention pour assurer la cohérence entre les amendements prévus au Répertoire et la Convention;
- .5 identifier toute tâche qui pourrait s'imposer à l'avenir sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et, le cas échéant, élaborer le mandat d'un groupe de travail par correspondance qui serait chargé de mener les travaux nécessaires pendant l'intersession; et
- .6 présenter un rapport en séance plénière le jeudi 29 mars 2007.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.22 Ayant examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 34/WP.6*), le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et pris les mesures indiquées dans les paragraphes ci-après.

Message EDI pour les renseignements liés à la sûreté

5.23 Le Comité a souscrit à la recommandation du Groupe, selon laquelle les éléments liés à la sûreté pourraient être incorporés dans tout message EDIFACT-ONU existant, à condition que les fonctions de traitement de messages EDI dont sont dotés ceux qui reçoivent le message intègrent des dispositifs de contrôle adéquats pour faire en sorte que seul le fonctionnaire dûment autorisé en vertu de la règle XI-2/9.2 de la Convention SOLAS reçoive les renseignements liés à la sûreté. Si ces dispositifs de contrôle ne sont pas adéquats, les renseignements liés à la sûreté doivent être transmis dans un message EDI distinct.

5.24 Le Comité a noté que le Groupe n'avait pas achevé les travaux relatifs aux SECREP car les éléments de données nécessaires à la transmission de renseignements liés à la sûreté n'étaient pas encore élaborés. Rappelant les dispositions du paragraphe 14 de l'annexe de la circulaire MSC/Circ.1130, le Comité a également décidé de ne pas inclure d'éléments de données relatifs à la signature électronique de la personne qui soumet la série normalisée de renseignements liés à la sûreté, mentionnée dans la circulaire MSC/Circ.1130.

Révision du Répertoire

5.25 S'agissant du formulaire FAL 3 de l'OMI, le Comité a rappelé que le FAL 33 avait noté le point de vue du Groupe qui préconisait l'utilisation du message PAXLST. Toutefois, à la suite d'un examen plus poussé et de consultation avec le Groupe de travail TBG4 de l'OMD, le Comité a fait sienne la décision du Groupe de retirer le message PAXLST du formulaire FAL3 et de recommander de le remplacer par le message CUSCAR. Étant donné que le message INVRPT (Inventory Report) est déjà utilisé dans certains pays, le Comité a fait sienne la recommandation du Groupe préconisant que les pays aient la possibilité d'utiliser le message INVRPT ou CUSCAR pour le formulaire FAL3.

* Ce rapport a été rediffusé sous la cote FAL 34/WP.6/Rev.1 pour tenir compte d'un certain nombre de corrections et modifications apportées par le Président du Groupe lorsqu'il a présenté le rapport en plénière.

Proposition d'amendements à la Convention

5.26 Le Comité a examiné la recommandation du Groupe concernant la nécessité d'apporter des amendements à la Convention afin d'assurer la cohérence entre les amendements prévus au Répertoire FAL et la Convention, et il approuvé le projet d'amendements aux normes 2.6.1 et 2.8.1, aux pratiques recommandées 2.2.2, 2.3.1 et 2.7.3 ainsi qu'à l'appendice 1, comme indiqué à l'annexe 1 (se reporter également au paragraphe 4.21), pour diffusion conformément à l'article VII 2) a) à la Convention aux fins d'adoption lors du FAL 35, et a chargé le Secrétariat de prendre les mesures nécessaires. Rappelant les principales discussions tenues lors des sessions précédentes ainsi que la décision pertinente du Comité de la sécurité maritime, le Comité n'a pas approuvé le projet d'amendements concernant un formulaire FAL de l'OMI sur les renseignements liés à la sûreté.

Établissement d'un groupe de travail par correspondance

5.27 Le Comité n'a pas souscrit à la recommandation du Groupe, qui souhaitait charger le Groupe de travail par correspondance d'élaborer et de soumettre, pendant l'intersession, les demandes d'actualisation des données aux organes d'approbation compétents du CEFAC-ONU eu égard aux éléments de données informatisées qui sont nécessaires à la prise en compte des renseignements liés à la sûreté figurant dans la circulaire MSC/Circ.1130, car cela reviendrait à ignorer la responsabilité du Comité. Par contre, le Comité a noté que les États Membres pouvaient soumettre individuellement des demandes d'actualisation des données aux organes compétents du CEFAC-ONU en leur propre nom, et il a estimé que le Groupe devrait être chargé de surveiller la soumission de telles demandes d'actualisation des données aux organes d'approbation compétents du CEFAC-ONU et de donner des avis au Comité en conséquence.

5.28 Le Comité a fait sienne la décision du Groupe concernant la révision du Répertoire FAL, y compris l'établissement d'un Groupe de travail par correspondance, sous la houlette des États-Unis*, auquel serait confié le mandat suivant :

- .1 surveiller la soumission des éléments de données informatisées qui sont nécessaires à la prise en compte des renseignements liés à la sûreté figurant dans la circulaire MSC/Circ.1130 aux organes d'approbation compétents du CEFAC-ONU, et donner des avis au Comité en conséquence; et
- .2 passer en revue et mettre définitivement au point le projet de Répertoire FAL révisé, pour examen aux fins d'adoption lors du FAL 35, en tenant compte de la liste recensant les questions qui doivent être examinées et des résultats des travaux du MSC ainsi que d'autres organisations telles que l'OMD et le CEFAC-ONU (TBG 3 et 4),

et il a approuvé le mandat du Groupe de travail par correspondance.

Formulaire FAL 7 de l'OMI

5.29 Le Comité a invité le DSC 12 à passer en revue le formulaire FAL 7 pour y insérer les modifications requises, compte tenu du texte révisé.

* M. Roger Butturini
U.S. Coast Guard
U.S. Department of Homeland Security
Courriel : roger.k.butturini@uscg.mil

Travaux futurs sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires

5.30 Le Comité a fait sienne la décision du Groupe quant aux travaux futurs qui seront nécessaires eu égard aux moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et il a décidé de mettre à jour, en conséquence, les points indiqués dans le Plan d'action de haut niveau pour l'exercice biennal 2006-2007 ainsi que les propositions pour le Plan d'action de haut niveau et les priorités, y compris les résultats escomptés, pour l'exercice biennal 2008-2009, afin de refléter ces travaux futurs.

6 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS DANS LES PORTS

6.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

6.2 Le Comité a également noté que, par le passé, ce point de l'ordre du jour était intitulé "Prévention et répression des actes illicites commis en mer ou dans les ports"; toutefois, le FAL 33 ayant décidé de modifier cet intitulé, il existait à présent au moins trois points de l'ordre du jour au titre desquels les questions relatives à la prévention et à la répression des actes illicites commis en mer ou dans les ports pouvaient être examinées.

6.3 Le Comité a décidé qu'il fallait donc rationaliser l'ordre du jour du Comité et les délibérations à ce sujet se sont poursuivies au titre du point 16 de l'ordre du jour.

7 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DU TRAFIC ILLICITE, Y COMPRIS DU TRAFIC DE DROGUES, D'ARMES DE DESTRUCTION MASSIVE ET DE PERSONNES

Adoption des 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

Adoption des Directives révisées

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait achevé l'examen du projet d'amendements aux 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 (les Directives), adoptées par la résolution A.872(20), et que conformément à la nouvelle pratique d'adoption conjointe d'instruments, il avait :

- .1 approuvé le projet de directives révisées et le projet de résolution FAL connexe portant adoption de ces directives, qui figuraient à l'annexe 2 du document FAL 33/19;

- .2 renvoyé au MSC 82 le projet de Directives révisées et le projet de résolution MSC connexe portant adoption de ces directives, pour que ce dernier les examine en vue de les adopter; et
- .3 décidé qu'il adopterait le projet de Directives révisées au FAL 34, sous réserve de l'examen de tout amendement approuvé par le MSC 82 lors de l'adoption des Directives révisées.

7.2 Le Comité a noté (FAL 34/7 et son additif 1 (Secrétariat)) que le MSC 82, agissant dans le cadre des instructions que l'Assemblée avait données à sa vingt-quatrième session à propos de la révision des Directives dans la résolution A.985(24) 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)), avait adopté la résolution MSC.228(82) sur les 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. Le Comité a également noté que, lors de l'élaboration de la version finale de la résolution MSC.228(82), le MSC 82 avait apporté quelques légères modifications au projet de résolution MSC établi par le Groupe de travail sur l'interface navire/port lors du FAL 33 (FAL 33/WP.4, annexe 2) qui portait adoption des Directives révisées mais qu'il n'avait apporté aucune modification au corps du texte du projet de Directives révisées approuvé par le FAL 33 et figurant à l'annexe 2 du document FAL 33/19.

7.3 Le Comité a adopté la résolution FAL.9(34) sur les 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 (les Directives révisées), dont le texte figure à l'annexe 2.

7.4 La délégation vénézuélienne a suggéré d'envisager l'insertion, dans les alinéas du préambule des futures versions révisées de la résolution FAL.9(34), de renvois aux différentes résolutions de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies ayant trait au détournement de produits chimiques, en particulier ceux à double usage.

Date d'application

7.5 Le Comité a rappelé que l'A 24 avait décidé (paragraphe 3 du dispositif de la résolution A.985(24)) qu'à la date de l'adoption conjointe de ces amendements aux Directives par le Comité et par le Comité de la sécurité maritime, la résolution A.872(20) devrait être réputée avoir été annulée. À ce propos, le Comité a noté que dans les résolutions MSC.222(82) et FAL.9(34), les Gouvernements Membres étaient instamment priés "d'appliquer les Directives révisées à compter du 1er avril 2007".

Rapport à faire à l'A 25

7.6 Le Comité a rappelé que l'A 24 avait prié (paragraphe 4 du dispositif de la résolution A.985(24)) le Comité et le Comité de la sécurité maritime de rendre compte à l'Assemblée, à sa vingt-cinquième session, des mesures prises pour donner suite à la résolution A.985(24) et il a chargé le Secrétariat de soumettre les renseignements voulus à l'A 25.

Révision du cours type

7.7 Le Comité a rappelé que le FAL 31 avait examiné une proposition de la Colombie (FAL 31/8/2) visant à réviser le cours type existant sur la prévention et le contrôle du trafic illicite de stupéfiants à bord des navires et avait reconnu que cette révision pourrait être justifiée mais qu'elle ne devrait être entreprise qu'après l'élaboration et l'approbation par le Comité des amendements pertinents à la résolution A.872(20). Le Comité a chargé le Secrétariat d'examiner la façon de procéder et d'informer le FAL 35 en conséquence. À cet égard, le Comité a également estimé que s'il était possible de réviser ce cours type dans les limites des ressources disponibles, le Secrétariat devrait s'atteler à cette tâche.

Compte rendu des travaux de la Conférence internationale de 2005 sur la révision des instruments conventionnels SUA

7.8 Lorsqu'il a examiné le document FAL 34/7/1, dans lequel le Secrétariat rendait compte des travaux de la Conférence internationale sur la révision des instruments conventionnels SUA⁵ qui s'était tenue au Siège de l'Organisation du 10 au 14 octobre 2005, le Comité a noté que :

- .1 le Protocole SUA de 2005⁶ relatif à la Convention modifiait la Convention SUA de 1988⁷ en élargissant la liste des infractions, et érigeait notamment en infractions l'utilisation d'un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves et le transport d'armes ou de matériel susceptibles d'être utilisés comme armes de destruction massive. Le Protocole SUA de 2005 relatif à la Convention énonçait des dispositions relatives à l'arraisonnement de navires lorsqu'il existait des raisons sérieuses de soupçonner que le navire ou une personne à bord du navire avait été, était ou allait être impliqué dans la commission d'une infraction au sens de la Convention SUA de 1988;
- .2 le Protocole SUA de 2005 relatif à la Convention SUA de 1988, dans la définition des diverses infractions, indiquait que dans l'article 2, on entendait par "transporter" "engager, organiser le mouvement d'une personne ou d'un produit ou exercer un contrôle effectif, y compris un pouvoir décisionnel, sur ce mouvement";
- .3 le Protocole SUA de 2005⁸ relatif au Protocole modifiait le Protocole SUA de 1988⁹ et élargissait la portée des dispositions concernant les nouvelles infractions aux plates-formes fixes situées sur le plateau continental, lorsqu'il y avait lieu;

⁵ Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

⁶ Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

⁷ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

⁸ Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

⁹ Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

- .4 les Protocoles SUA de 2005¹⁰ avaient été ouverts à la signature entre le 14 février 2006 et le 13 février 2007. Au 13 février 2007, 18 États avaient signé les Protocoles SUA de 2005 sous réserve de ratification, d'approbation ou d'acceptation. Au 23 mars 2007, un État avait déposé auprès du Secrétaire général un instrument d'adhésion aux Protocoles SUA de 2005; et
- .5 la Convention SUA de 1988 et le Protocole SUA de 1988 étaient entrés en vigueur le 1er mars 1992. Au 23 mars 2007, 144 États étaient devenus Parties à la Convention SUA de 1988 et 133 États étaient devenus Parties au Protocole SUA de 1988.

7.9 Le Comité a décidé qu'il tiendrait compte des dispositions des instruments SUA de 1988 et de 2005 lorsqu'il examinerait, du point de vue de la facilitation du trafic maritime, les mesures et les procédures destinées à prévenir et réprimer le trafic illicite dans le contexte du renforcement de la sûreté maritime.

Activités de coopération technique dans le domaine de la prévention et de la répression du trafic illicite, y compris du trafic de drogues, d'armes de destruction massive et de personnes

7.10 Le Comité a noté (FAL 34/7/2 (Secrétariat)) que le Forum sur l'établissement d'un réseau sous-régional intégré de services de garde-côtes pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, organisé conjointement par l'Organisation et par l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), s'était tenu à Dakar (Sénégal) du 23 au 25 octobre 2006, avec l'appui logistique du Gouvernement de la République du Sénégal.

7.11 Avaient assisté à ce forum plus de 160 participants et observateurs de 22 États Membres de l'OMAOC, à savoir l'Angola, le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, la Mauritanie, le Niger, le Nigéria, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo, ainsi que des représentants d'institutions internationales et régionales, d'académies maritimes régionales et d'institutions spécialisées de l'OMAOC.

7.12 Avaient également pris activement part au Forum des experts de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, de l'Organisation de l'aviation civile internationale, d'INTERPOL, du Commonwealth de la Dominique, de la France, de la Norvège, du Royaume-Uni et des États-Unis.

7.13 Pendant le Forum, ces experts ont présenté des exposés dans les domaines suivants :

- le cadre juridique;
- les difficultés techniques liées à l'établissement d'un réseau intégré de services de garde-côtes;
- le développement durable des zones économiques exclusives; et
- les questions liées à la sûreté maritime et à l'application des lois.

¹⁰ Protocole SUA de 2005 relatif à la Convention SUA de 1988 et Protocole SUA de 2005 relatif au Protocole SUA de 1988.

7.14 Le Forum a adopté une résolution énumérant vingt-deux mesures dans divers domaines. Cette résolution devrait être adoptée par l'Assemblée générale des ministres de l'OMAOc à sa prochaine session. Il est prévu que les paragraphes du dispositif de cette résolution servent de base à l'élaboration de plans d'action pour la mise en place du réseau intégré de fonctions de garde côtière, lesquels favoriseront la coordination des programmes de renforcement des capacités des institutions spécialisées et d'autres donateurs dans leurs domaines de compétence respectifs.

7.15 Le Comité a noté que ce projet avait pour finalité le renforcement des moyens de recherche et de sauvetage des États, la prévention de la pollution et la protection du milieu marin, la sûreté maritime, la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, les migrations illégales et le trafic de drogues, d'armes et de personnes. Un tel réseau pourrait également jouer un rôle de premier plan dans les efforts que les États déploient pour exploiter le potentiel de leurs zones économiques exclusives et développer et conserver une industrie de la pêche viable, et contribuerait ainsi à garantir le développement durable, conformément aux objectifs du Millénaire pour le développement.

7.16 Le Comité a invité les représentants des États Membres qui étaient aussi des États Membres de l'OMAOc à porter les conclusions du Forum à l'attention de tous leurs départements ministériels qui s'occupent de politique maritime et sont chargés de faire respecter la loi; les représentants des autres États Membres ont été invités à examiner la mesure dans laquelle une approche analogue pourrait être utile dans leur propre région ou sous-région et les représentants de tous les États Membres ont été priés d'envisager les moyens par lesquels ils pourraient fournir une assistance technique en rapport avec les objectifs du Forum.

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

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : personnel de bord

8.1 Le Comité a rappelé que le document présenté par le BIT (FAL 34/8/1), seule contribution écrite sur la question, avait déjà été examiné au titre du point 4 de l'ordre du jour.

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : passagers clandestins

Cas d'embarquement clandestin

8.2 Le Comité a noté que le Secrétariat avait continué à diffuser les rapports trimestriels et annuels sur les cas d'embarquement clandestin signalés à l'Organisation, dans la série des circulaires FAL.2. Depuis le FAL 33, le Secrétariat avait diffusé les circulaires FAL.2/Circ.98 et FAL.2/Circ.99 qui contenaient les renseignements communiqués à l'Organisation pendant les troisième et quatrième trimestres 2006 sur les cas d'embarquement clandestin. Les statistiques annuelles pour 2006 figuraient dans la circulaire FAL.2/Circ.102.

8.3 Le Comité a noté le résumé ci-dessous des renseignements communiqués à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin entre 2002 et 2006 :

Cas d'embarquement clandestin et passagers clandestins

Année	2002	2003	2004	2005	2006
Cas d'embarquement clandestin	265	185	98	98	244
Passagers clandestins	574	481	210	209	657

Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2002	2003	2004	2005	2006
États Membres	7	8	10	8	13
Membres associés	1	1	0	0	1
ONG	2	1	0	0	1

8.4 Le Comité a noté que la nécessité de soumettre des rapports sur les cas d'embarquement clandestin avait été plusieurs fois rappelée, que la situation à cet égard n'était pas satisfaisante et que le nombre peu élevé de sources ayant communiqué des renseignements ne permettait pas de garantir l'objectivité des renseignements statistiques recueillis par l'Organisation. Le Comité a en outre noté que dans un nombre élevé de cas les rapports soumis étaient incomplets, ce qui empêchait l'analyse des renseignements et l'établissement de conclusions. Le Comité a invité, une fois encore, les États Membres et les organisations non gouvernementales à communiquer des rapports sur les cas d'embarquement clandestin et souligné la nécessité qu'ils soient complets et précis.

8.5 Le Comité s'est associé aux préoccupations exprimées par le Secrétaire général lors de l'ouverture de la session concernant le fait que, hormis les questions liées à l'insuffisance de rapports et à leur manque de cohérence, il ressortait des données statistiques que les navires, les installations portuaires et les gouvernements devaient sérieusement réfléchir à l'adéquation et à l'efficacité de la mise en œuvre, d'une part, des mesures préventives en matière de sûreté énoncées dans les normes et les pratiques recommandées qui avaient été incluses dans la Convention par le biais des amendements de 2002 pour tenter de régler les problèmes liés aux cas d'embarquement clandestin et étaient entrées en vigueur le 1er mai 2003, et d'autre part, des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, qui étaient entrées en vigueur le 1er juillet 2004.

Nécessité de réviser la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin

8.6 Le Comité a rappelé que le FAL 27 avait approuvé la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 intitulée "Rapports sur les cas d'embarquement clandestin", qui indiquait les renseignements devant être soumis à l'Organisation et demandait la communication d'observations sur l'efficacité des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, adoptées par la résolution A.871(20).

8.7 Le Comité a également rappelé que depuis le FAL 27, les amendements de 2002 à la Convention, qui contenaient des normes et des pratiques recommandées eu égard aux passagers clandestins, étaient entrés en vigueur et qu'il était donc nécessaire de mettre à jour la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 en conséquence. Le Comité a noté que cela était aussi nécessaire eu égard aux indicateurs de performance qui devaient être utilisés pour contrôler la performance de l'Organisation compte tenu du Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans allant de 2006 à 2011) ainsi que du Plan d'action de haut niveau et des priorités de l'Organisation.

8.8 Le Comité a en outre noté que la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 invitait également les États Membres à soumettre, trois mois avant chaque session du Comité, un résumé de leur réglementation nationale concernant les cas d'embarquement clandestin ou, en l'absence d'une telle réglementation, un résumé des usages en vigueur qui, compte tenu des dispositions actuelles de la Convention, pouvaient être obsolètes.

8.9 Le Comité a reconnu que la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 devrait être passée en revue et actualisée lors du FAL 35 et il a invité les délégations à soumettre des documents à cette fin.

Harmonisation des formulaires et notifications pour le retour des passagers clandestins

8.10 Le Comité a rappelé que la résolution A.871(20) concernant les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin comportait en appendice un formulaire pour la notification de passagers clandestins.

8.11 Le Comité a également rappelé que le FAL 28 avait noté les difficultés rencontrées pour assurer le retour des passagers clandestins et avait notamment identifié le manque de cohérence des formulaires et notifications nationaux en tant que facteur contributif; il était convenu de s'efforcer de les harmoniser dans l'avenir. Le FAL 28 avait également décidé qu'il serait nécessaire d'examiner des exemples de formulaires et notifications nationaux avant d'entreprendre un travail d'harmonisation, et il avait invité les États Membres à soumettre, pour examen lors du FAL 29, des modèles de leurs formulaires et notifications nationaux. En outre, le FAL 28 avait décidé que de tels renseignements devraient être passés en revue aux fins de l'élaboration de formulaires types à inclure dans la Convention.

8.12 À la suite de l'entrée en vigueur, le 1er mai 2003, des amendements de 2002 à la Convention, la pratique recommandée 4.6.2 et l'appendice 3 de la Convention contenaient un formulaire qui pouvait être utilisé par le capitaine pour rassembler des renseignements pertinents sur le passager clandestin en vue d'une notification.

8.13 Le Comité a rappelé que lors du FAL 32, le Président avait estimé, compte tenu de la Pratique recommandée 4.6.2 et de l'appendice 3 de la Convention, que les États Membres et les organisations internationales pourraient souhaiter envisager de changer cette pratique recommandée en une norme et faire du formulaire recommandé un formulaire FAL de l'OMI, ce qui pourrait permettre l'harmonisation des formulaires utilisés pour la notification aux pouvoirs publics des cas d'embarquement clandestin, et faciliterait la tâche des capitaines de navires en réduisant le nombre de documents requis. À cet égard, le Comité a noté que le FAL 32 avait accepté d'examiner cette proposition, invité les délégations à soumettre des documents à cette fin pour examen au FAL 33 et demandé à nouveau aux États Membres de soumettre des modèles de formulaires et notifications nationaux qu'ils utilisent pour le retour des passagers clandestins. Le Comité a aussi noté que le FAL 33 n'avait reçu aucun document à cet égard.

8.14 Le Comité a constaté que la question de l'harmonisation des formulaires et notifications pour le retour des passagers clandestins était à l'étude depuis le FAL 28 et que, à ce jour, aucun des États Membres n'avait soumis de renseignements à cette fin, en dépit du fait que le Comité avait, à chaque session depuis le FAL 28, renouvelé sa demande de soumission de formulaires et notifications nationaux utilisés pour le retour des passagers clandestins. Compte tenu de ce qui précède, le Comité a décidé qu'il pourrait s'avérer inutile de demander encore une fois la communication de formulaires et notifications nationaux utilisés pour le retour des passagers clandestins et reconnu que le Comité devrait aborder cette question différemment.

8.15 Le Comité est convenu que le changement de la pratique recommandée 4.6.2 en une norme et celui de l'appendice 3 en un formulaire FAL de l'OMI à l'appendice 1 de la Convention permettrait d'obtenir l'harmonisation souhaitée des formulaires et notifications pour le retour des passagers clandestins.

8.16 Le Comité est convenu également que cette tâche pourrait être effectuée, soit par l'approbation des amendements requis à la Convention lors de la présente session, aux fins de leur examen pour approbation lors du FAL 35, soit par la soumission par l'un des Gouvernements contractants, conformément à l'article VII 2), des amendements requis pour examen aux fins de leur adoption lors du FAL 35.

8.17 Le Comité a reconnu qu'il pourrait ne pas être possible, dans la pratique, d'élaborer et d'approuver les amendements requis pendant la présente session et il a donc invité les Gouvernements contractants à envisager de soumettre de tels amendements au Secrétaire général, pour examen aux fins de leur adoption lors de la trente-cinquième session du Comité FAL, pendant laquelle il était envisagé d'examiner et d'adopter d'autres amendements à la Convention qui avaient déjà été approuvés au titre des points 4 et 5 de l'ordre du jour.

Réglementations ou pratiques nationales concernant les passagers clandestins

8.18 Le Comité a rappelé qu'à sa vingt-septième session, il avait instamment prié les États Membres de fournir à l'Organisation un résumé de leur réglementation nationale concernant les cas d'embarquement clandestin ou un résumé de leurs usages en vigueur et qu'il avait renouvelé cette demande à chaque session tenue depuis. Dans ce contexte, le Comité a noté que seuls deux¹¹ États Membres avaient fourni les renseignements demandés.

8.19 Le Comité a noté que, compte tenu de l'entrée en vigueur des amendements de 2002 à la Convention, qui contiennent des normes et pratiques recommandées concernant les passagers clandestins, il ressortait de l'examen des échanges de vues qui avaient amené le FAL 27 à demander instamment aux États Membres de fournir à l'Organisation un résumé de leur réglementation nationale concernant les cas d'embarquement clandestin ou un résumé de leurs usages en vigueur, que la situation avait rapidement évolué et cette demande était uniquement pertinente en ce qui concernait les États Membres qui n'étaient pas encore Parties contractantes à la Convention. À cet égard, le Comité a noté que le nombre d'États qui étaient Gouvernements contractants, qui s'élevait à 83 lorsque la question avait été examinée pendant le FAL 27, atteignait maintenant 110.

8.20 Compte tenu de la situation, le Comité a décidé de ne pas renouveler sa demande de soumission de résumés des législations ou pratiques nationales concernant les cas d'embarquement clandestin.

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

8.21 Le Comité a rappelé que le FAL 28 était convenu que les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (les Directives), adoptées par la résolution A.871(20), devraient être attentivement examinées à un stade ultérieur aux fins de leur renforcement, et il avait invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions à cette fin, pour examen lors du FAL 29.

¹¹ Document FAL 31/INF.4 (Secrétariat) – renseignements communiqués par le Danemark et la République islamique d'Iran.

8.22 Le Comité a également rappelé qu'à ses vingt-neuvième, trentième, trente et unième et trente-deuxième sessions, en l'absence de documents soumis à cet égard, il avait renouvelé une telle demande, et qu'à sa trente-troisième session, ayant noté qu'aucun document n'avait été soumis sur la question, il avait décidé que les Directives devraient être considérées adéquates et qu'aucune autre mesure n'était nécessaire.

8.23 Nonobstant la décision prise à sa trente-troisième session, le Comité a noté qu'il ressortait clairement d'un examen des Directives qu'elles ne faisaient pas référence, ni écho à quelque aspect que ce soit des dispositions qui avaient été incluses dans la Convention en ce qui concernait les passagers clandestins par le biais des amendements de 2002 à la Convention. En outre, il a été noté que la résolution A.871(20) ne faisait aucune référence aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, et ne les prenait pas en compte. En conséquence, le Comité a décidé qu'il conviendrait de réviser et d'actualiser la résolution A.871(20) pendant le FAL 35 et il a invité les délégations à soumettre des documents à cette fin.

Proposition visant à établir un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin

8.24 INTERCARGO et INTERTANKO (FAL 34/18) ont présenté des observations sur les problèmes pratiques liés au débarquement de passagers clandestins et ont proposé l'établissement d'un point de contact de l'OMI pour faciliter la résolution des cas d'embarquement clandestin. Ils ont suggéré qu'un tel point de contact soit disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et qu'il soit chargé de faciliter la communication entre les diverses parties qui pourraient avoir une influence dans le cas concerné. Ils ont jugé que cela apporterait une aide considérable pour résoudre au mieux de telles situations pour toutes les parties concernées. Ils ont en outre proposé qu'un tel point de contact soit aussi le dépositaire d'informations et de conseils, destinés à l'ensemble du secteur maritime, sur les questions relatives aux cas d'embarquement clandestin.

8.25 Un certain nombre de délégations ont estimé que l'établissement d'un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin était une idée qui valait la peine d'être étudiée bien que certaines d'entre elles, compte tenu du nombre de cas d'embarquement clandestin signalés à l'Organisation au cours des dernières années, aient exprimé leurs préoccupations quant au travail supplémentaire que cela pourrait représenter pour le Secrétariat. À cet égard, certains ont rappelé que le Secrétariat devait faire face à une charge de travail croissante et ont demandé s'il avait eu la possibilité d'étudier les répercussions qu'entraînerait une telle tâche.

8.26 Le Directeur de la Division de la sécurité maritime a fait observer que, étant bien entendu que le Secrétariat n'était pas "opérationnel" et ne pourrait assurer un tel service 24 heures sur 24, y compris les week-ends et les jours fériés, des dispositions pourraient être prises pour mettre à l'essai le système proposé à titre expérimental, par exemple jusqu'au FAL 35; les résultats pourraient alors être évalués avant que toute autre mesure ne soit prise.

8.27 Une délégation a suggéré que le système proposé soit élargi pour inclure les migrants illégaux; toutefois, son point de vue n'a pas été véritablement partagé et le Comité a décidé que, si un tel système devait être mis à l'essai à titre expérimental, il devrait uniquement traiter les cas d'embarquement clandestin.

8.28 À la suite d'échanges de vues sur diverses questions importantes, le Comité a invité le Secrétaire général à établir au sein du Secrétariat un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, à titre expérimental. Le Comité a décidé que la principale fonction d'un tel point de contact serait d'aider à résoudre les cas d'embarquement clandestin uniquement

lorsque les parties concernées n'auraient pu le faire à l'aide des moyens à leur disposition. Dans ce contexte, le Comité a approuvé le mandat qui figure à l'annexe 3 et décidé d'examiner les enseignements à tirer de cet essai pendant le FAL 35 avant de prendre toute autre mesure.

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : migrants illégaux

8.29 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : personnes secourues en mer

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

8.30 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait établi un groupe de travail par correspondance sur les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, et qu'il avait confié la coordination de ses travaux au Danemark (M. Frank Bjerger Mortensen).

8.31 Le Comité a examiné les mesures qu'il était invité à prendre par le Groupe de travail par correspondance dans son rapport (FAL 34/8 (document présenté par le Danemark, en tant que coordonnateur du Groupe de travail par correspondance)) et, après avoir noté les travaux effectués par le Groupe, il a décidé ce qui suit :

8.32 Ayant noté qu'un certain nombre d'États Membres et d'organisations non gouvernementales étaient favorables à la poursuite des travaux du Groupe de travail par correspondance et s'engageaient à y participer, le Comité a décidé de convoquer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, sous la coordination du Danemark*, et de lui confier le mandat suivant :

- .1 regrouper les procédures administratives pertinentes utilisées par les États Membres;
- .2 étudier ces procédures et en identifier les points communs; et
- .3 élaborer les recommandations supplémentaires qui pourraient être utiles pour le débarquement rapide et ordonné des personnes secourues en mer.

*
Coordonnateur :
M. Frank Bjerger Mortensen
Head of Division
Danish Maritime Authority
Ministry of Economic and Business Affairs
38 C, Vermundsgade
DK-2100 Copenhagen Ø
Danemark
Téléphone : +45 39 17 45 12
Télécopieur : +45 39 17 44 19
Courriel : fbm@dma.dk

8.33 Le Comité a invité les États Membres à soumettre au FAL 35, pour examen, le détail des procédures qu'ils avaient mis en place pour le débarquement des personnes secourues en mer, ainsi que des renseignements sur les mesures qu'ils avaient prises pour mettre en œuvre la résolution MSC.167(78) sur les Directives sur le traitement des personnes secourues en mer.

Évolution des travaux au niveau interorganisations

8.34 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait été informé que le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés avait mis au point, avec l'aide du Secrétariat, un fascicule d'information 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 qu'il était souhaité qu'un tel guide puisse être achevé et diffusé sous peu.

8.35 Le Comité a noté que le fascicule de l'OMI/HCR intitulé "Sauvetage en mer - Guide des principes et mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés" avait été publié et qu'une version électronique de ce texte était disponible sur le site Web de l'OMI et pouvait être téléchargée à l'adresse internet suivante :

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D15282/UNHCRIMOLEafletpersonsrescuedatsea.pdf.

9 QUESTIONS DE FACILITATION LIÉES AUX FORMULAIRES ET CERTIFICATS DE L'OMI

Accès en ligne aux certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait noté que le MSC 81 avait examiné les résultats des travaux du FAL 32 et du MEPC 54 sur la question, ainsi que 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 débattu de la question, avait souscrit à la décision du MEPC 54 selon laquelle le Comité devrait poursuivre l'examen de la question, notamment en termes de fiabilité et de sûreté 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.

9.2 Le Comité a rappelé en outre que, 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 d'un tel système. En ce qui concerne 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.

9.3 Le Comité a aussi rappelé que le FAL 33 avait souscrit aux vues du MEPC 54 et du MSC 81 indiquées ci-dessus et, après avoir examiné la proposition de l'ICS (FAL 33/11/1), laquelle 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, il 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 (Mme Emily Comyn).

9.4 Le Comité a examiné les mesures que le Groupe de travail par correspondance l'avait invité à prendre dans son rapport (document FAL 34/9, présenté par l'ICS en sa qualité de coordonnateur du Groupe de travail par correspondance) et, après avoir noté les tâches accomplies par le Groupe, a pris les décisions indiquées ci-après.

9.5 La délégation bahamienne a souligné qu'il ressortait clairement des débats au sein du Groupe de travail par correspondance que, quel que soit le système en cours d'examen qui serait retenu pour accéder aux données, constituer la base de données serait une procédure longue, coûteuse et compliquée. Il était apparu clairement, en particulier, que la tâche consistant à faire en sorte que les données soient actualisées et correctes exigerait de modifier radicalement la manière dont était effectuée la délivrance de certificats et de documents aux navires. La délégation bahamienne a également souligné que les certificats et documents étaient délivrés par plusieurs organismes au nom de nombreux États du pavillon dont chacun avait son propre moyen de communiquer avec l'État du pavillon intéressé et de s'assurer que les certificats et documents à jour se trouvaient à bord. Elle a suggéré qu'il était nécessaire de se demander s'il valait la peine de consacrer des efforts et des ressources financières à la mise en œuvre de ces systèmes et s'il existait une procédure plus simple qui permettrait d'atteindre le même résultat plus rapidement en y consacrant moins de temps, d'efforts et de ressources financières.

L'objectif des procédures proposées étant que le port dans lequel se rend un navire ait facilement accès, avant l'arrivée du navire, aux renseignements liés aux certificats et documents transportés à bord, il serait peut-être plus simple qu'un navire en conserve des exemplaires informatisés et les transmettent par voie électronique au port avec l'un de ses messages préalables à l'arrivée. Ces exemplaires informatisés pourraient être conservés, par exemple, en format PDF dans un fichier unique, qui pourrait être joint directement en message pertinent. À la réception de nouveaux certificats et documents, ils pourraient être placés dans ce fichier en remplacement de ceux qui auraient expiré.

Non seulement la mise en place de ce système serait simple, rapide et économique, mais son utilisation présenterait aussi certains avantages, notamment :

- Le système n'aurait pas besoin d'une base de données centrale, ce qui réduirait les coûts, le temps et les efforts nécessaires pour atteindre un objectif d'aussi grande envergure;
- Le navire contrôlerait les renseignements transmis au port, ce qui exclurait le risque que des informations périmées soient transmises depuis une base de données centrale;
- La charge imposée au navire avant son arrivée dans un port ne serait pas considérablement accrue et ce système présenterait le même avantage qu'un système centralisé lors des inspections menées au titre du contrôle par l'État du port; et
- Les données seraient mises à disposition uniquement des personnes autorisées à les consulter et non pas de toutes celles qui auraient accès à la base de données, ce qui garantirait donc une beaucoup plus grande protection des données.

9.6 L'immense majorité des délégations qui ont pris part aux débats ont souscrit à la démarche proposée par les Bahamas et certaines ont également souligné des aspects complémentaires et des points qui les préoccupaient.

9.7 La délégation danoise a souligné que, à son avis, les exemplaires passés au scanner des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord ne valaient pas mieux que des photocopies pour les besoins de l'authentification et de la validation. La délégation de la République de Corée a proposé de communiquer au Comité les résultats de l'expérience qu'elle avait acquise dans les essais de l'accès en ligne aux documents.

9.8 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires d'étudier le rapport du Groupe de travail par correspondance et de donner des avis au Comité sur toute question marquante relevant de ses compétences qu'il pourrait être nécessaire de prendre en considération.

9.9 Le Comité a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sur l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires, sous la houlette de Saint-Kitts-et-Nevis*, et l'a chargé d'examiner la proposition des Bahamas (paragraphe 9.5) de manière détaillée et de :

- .1 déterminer les méthodes et installations requises pour conserver les certificats et documents en format électronique à bord des navires;
- .2 déterminer les procédures à adopter pour soumettre des exemplaires informatisés des certificats et documents préalablement à l'arrivée du navire;
- .3 identifier toute incidence juridique dont il faudra tenir compte, en particulier eu égard aux instruments connexes de l'OMI, lors de la mise en place d'un tel système;
- .4 indiquer les points forts, les points faibles, les avantages et les risques que présente un tel système; et
- .5 identifier les étapes requises et les délais correspondants pour la mise en œuvre d'un tel système.

9.10 Le Comité a réaffirmé son point de vue, selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord était encore un projet et un objectif à long terme.

* **Coordonnateur :**

Mr. Nigel Smith
International Register of Shipping & Seamen
St. Kitts & Nevis International Ship Registry
West Wing, York House
48-50 Western Road
Romford, RM1 3LP
Royaume-Uni
Téléphone : + 44 (0) 1708 380400
Télécopie : + 44 (0) 1708 380401
Courriel : mail@StKittsNevisRegistry.net

10 GARANTIR ET FACILITER LE BON DÉROULEMENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33, à l'issue d'un premier examen de la question par le Groupe de travail sur l'interface navire/port, avait approuvé la constitution et 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 transportés par navire (Groupe de travail mixte MSC/FAL) et avait invité le MSC 82 à convoquer la première réunion du Groupe de travail mixte MSC/FAL.

10.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 33 avait prié instamment tous les États Membres et les organisations internationales de consulter leurs experts sur tous les aspects de la sûreté et de la facilitation du fret maritime, et de 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.

10.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait décidé que, sous réserve des délibérations et des décisions pertinentes du MSC 82, la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/FAL aurait lieu pendant le FAL 34 dans le cadre des travaux sur ce point de l'ordre du jour.

10.4 Le Comité a noté que les délibérations du Groupe de travail mixte MSC/FAL réuni lors du MSC 82 étaient fondées sur les propositions présentées dans les documents MSC 81/5/4 (également diffusé sous la cote FAL 33/8/2) (Secrétariat), MSC 82/4/2 (Japon), MSC 82/4/3 et MSC 82/INF.7 (États-Unis) et MSC 82/INF.2 (ISO) et dans le contexte plus large de la sûreté de la chaîne logistique et du Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre de normes SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ainsi que des Directives de l'OMD sur les opérateurs économiques agréés (Directives concernant les OEA).

Résultats des travaux du MSC 82

10.5 Ayant noté (FAL 34/10 (Secrétariat)) le compte rendu des délibérations du Groupe de travail mixte MSC/FAL dans le contexte plus large de la sûreté de la chaîne logistique et du Cadre de normes SAFE et ayant également noté que le Comité n'avait été chargé de prendre aucune décision spécifique en ce qui concernait la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire, le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail mixte MSC/FAL tenu lors du MSC 82, qui portait sur des travaux en cours.

10.6 Le Comité a également noté que le MSC 82 avait instamment prié 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 de soumettre leurs propositions sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs au FAL 34, en vue de leur examen par le Groupe de travail mixte MSC/FAL.

Faits nouveaux relatifs à l'OMD au sujet de la sûreté de la chaîne logistique

10.7 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait reçu (FAL 32/INF.7 (Secrétariat)) des renseignements sur le Cadre de normes SAFE, y compris une fiche récapitulative élaborée par l'OMD. Le Comité a également rappelé que le FAL 33 avait reçu (FAL 33/8/1 (Secrétariat)) un exemplaire de la résolution du Conseil de coopération douanière relative au Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, par laquelle le Conseil de l'OMD avait adopté le Cadre de normes SAFE en juin 2005, et des renseignements détaillés sur l'adresse du

site Web de l'OMD à partir duquel il était possible de télécharger le texte du Cadre de normes SAFE en anglais, arabe, espagnol, français et russe.

10.8 Le Comité a noté (FAL 34/INF.3 (Secrétariat)) qu'en juin 2006, le Conseil de l'OMD avait adopté les normes relatives aux opérateurs économiques agréés (Directives concernant les OEA) qui avaient été jointes en appendice au Cadre de normes SAFE. Les Directives concernant les OEA, telles qu'approuvées par le Conseil de l'OMD en juin 2006, étaient disponibles sur le site Web de l'OMD (www.wcoomd.org). Le Comité a noté également que 144 Membres de l'OMD avaient fait part de leur intention d'appliquer le Cadre de normes SAFE.

Examen des propositions

10.9 Les États-Unis (FAL 34/10/1) ont proposé que les travaux visant à garantir et faciliter le bon déroulement du commerce international soient axés sur les points suivants :

- .1 assurer l'intégrité des conteneurs tant qu'ils sont dans l'installation portuaire ou sous le contrôle du navire;
- .2 utiliser des scellés de conteneurs, qu'ils soient mécaniques ou électroniques, et mettre au point des mesures qui faciliteront la chaîne de prise en garde pour un scellé correctement appliqué dans le cadre d'un programme assurant un suivi du début à la fin;
- .3 faciliter les mouvements de conteneurs plutôt que de mettre en place des mesures lourdes qui ralentissent les opérations concernant les conteneurs; et
- .4 appliquer le principe du guichet unique et de la sûreté des renseignements et, en particulier, souligner l'importance de la coopération technique pour parvenir à une application plus étendue et plus rapide du guichet unique.

10.10 Les États-Unis (FAL 34/10/4) ont également proposé que le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime diffusent une circulaire conjointe MSC/FAL visant à faire mieux connaître le Cadre de normes SAFE et les Directives concernant les OEA, et ont présenté un projet de texte à cette fin.

10.11 Les États-Unis (FAL 34/10/5) ont en outre formulé des propositions sur la manière dont six éléments particuliers des Directives concernant les OEA (qui s'appliquent aux OEA et aux douanes) pourraient être incorporés dans les instruments de l'OMI afin de renforcer la sûreté des engins de transport fermés, ainsi que sur la manière de réviser le Code ISPS et la Convention FAL dans ce sens. Les États-Unis ont estimé que ces propositions pourraient être examinées plus avant par le Groupe de travail mixte MSC/FAL.

10.12 Le Comité a noté que les États-Unis (FAL 34/INF.4¹² et FAL 34/INF.5¹³) avaient répertorié, en se fondant sur de nombreuses vérifications et visites sur site, les meilleures pratiques en matière de sûreté portuaire et de sûreté de la chaîne logistique et les avaient publiées sur les sites Web suivants :

<http://www.uscg.mil/hq/g-m/mp/xfaqs.html>; et
http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf

¹² Document soumis au MSC 82 sous la cote MSC 82/INF.5 (États-Unis).

¹³ Document soumis au MSC 82 sous la cote MSC 82/INF.7 (États-Unis).

10.13 Le Japon (FAL 34/10/2) a approuvé l'application du Cadre de normes mais, notant que tout amendement à la Convention SOLAS, à la Convention FAL et au Code ISPS nécessiterait beaucoup de temps pour prendre effet et qu'il faudrait également du temps pour que le système des OEA fonctionne dans la pratique, il a estimé qu'il était nécessaire que l'OMI mette au point des directives intérimaires sur la sûreté et la facilitation du mouvement des conteneurs transportés par navire sur la base du Cadre de normes

10.14 Le Japon a formulé les propositions suivantes :

- .1 les directives intérimaires devraient s'appliquer à tous les exploitants qui interviennent dans le transport de conteneurs par mer. Néanmoins, les directives intérimaires examinées en vue de leur adoption devraient dans un premier temps être applicables aux exploitants opérant dans des zones portuaires puis, au cours de leur application, ces directives intérimaires pourraient servir de meilleures pratiques pour les exploitants opérant hors des zones portuaires. Il pourrait ensuite être envisagé d'appliquer les directives intérimaires dans leur intégralité à tous les exploitants qui interviennent dans le transport de conteneurs par mer, y compris ceux qui opèrent hors des zones portuaires;
- .2 les directives intérimaires devraient être conçues en fonction des types d'exploitants;
- .3 les mesures décrites dans les directives intérimaires ne devraient pas se limiter à la gestion du scellement. Les mesures à envisager autres que la gestion du scellement comprennent par exemple la gestion de la tranche de la cargaison, de l'accès, des activités d'inventaire de la cargaison, des employés et de la documentation; et
- .4 il devrait être recommandé à tous les exploitants qui interviennent dans le transport de conteneurs par mer d'établir des règles applicables à leurs propres activités.

10.15 Le Japon a en outre estimé que pour que le transport s'effectue de manière fluide et efficace, il était important d'envisager un cadre en vertu duquel, par exemple, les exploitants qui intervenaient dans le transport de conteneurs par mer et prenaient des mesures de sûreté en se fondant sur les directives intérimaires seraient agréés par des organismes neutres et bénéficieraient de mesures d'incitation, telles que la garantie d'un transport ininterrompu.

10.16 La République islamique d'Iran (FAL 34/10/3) a présenté des propositions au sujet des mesures de sûreté renforcées à appliquer aux engins de transport fermés dans les installations portuaires aux niveaux de sûreté 2 et 3, tels que définis dans le Code ISPS, et a estimé qu'il serait à la fois inacceptable et inutile d'imposer aux autorités de l'installation portuaire d'inspecter chaque conteneur; un plan "circuit vert/circuit rouge" pourrait ainsi contribuer de manière importante à concilier sûreté et simplification, en particulier lorsque le niveau de sûreté dans une installation portuaire donnée passe à 2.

10.17 S'agissant du cadre intégré pour la gestion de la sûreté de la chaîne logistique et des mécanismes de contrôle douanier aux fins d'harmoniser l'interface navire/port en matière de sûreté avec le mouvement à terre des conteneurs et des engins de transport fermés, le Canada (FAL 34/10/6) a invité le Comité à :

- .1 examiner les dispositions relatives au principe de guichet unique dans le secteur maritime;
- .2 examiner le rôle des OEA dans le secteur maritime dans le cadre du Code ISPS actuel et envisager toute modification éventuelle de la Convention SOLAS; et
- .3 élaborer des directives provisoires relatives à la sûreté de la chaîne logistique.

10.18 Tout en se félicitant des initiatives prises par l'OMD en vue de l'amélioration de la sûreté du commerce mondial et de l'adoption de normes et directives connexes qui pourraient être appliquées au secteur du transport maritime international, la délégation allemande a déclaré qu'elle avait des difficultés à accepter certaines des propositions examinées ou certains de leurs éléments. L'Allemagne a souligné que les activités entreprises par l'Organisation en ce qui concerne l'amélioration de la sûreté maritime ne permettaient pas d'établir des normes relatives à la sûreté pouvant être appliquées à l'ensemble de la chaîne logistique et qu'elle ne pouvait donc pas appuyer la proposition visant à élaborer des directives provisoires sur la sûreté de la chaîne logistique. De plus, elle a indiqué qu'il était bon de faire mieux connaître les travaux effectués jusqu'à présent par l'OMD et envisageable d'étudier les moyens d'adopter des amendements appropriés à la Convention et à la partie B du Code ISPS. Néanmoins, elle estimait qu'il n'était pas nécessaire d'envisager la possibilité de modifier la partie A du Code ISPS.

10.19 La délégation sud-africaine, appuyée par plusieurs autres délégations, a estimé qu'il faudrait prévoir des garanties contre la mise en œuvre de toutes mesures qui augmenteraient le coût des échanges commerciaux pour les pays en développement, et a insisté sur la nécessité d'établir des mécanismes qui améliorent la sûreté sans se traduire par une augmentation des coûts.

10.20 L'observateur de l'ICS a estimé que l'introduction de toute nouvelle mesure devrait être fondée sur une analyse des écarts entre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et celles du Cadre de normes SAFE et des Directives OEA connexes. Il a estimé que, avant de prendre toute initiative, il fallait en démontrer la nécessité absolue et que toute proposition devrait établir un réel équilibre entre les mesures destinées à faciliter le trafic maritime et les prescriptions relatives à la sûreté. De plus, tout en observant les principes directeurs de la résolution 9 de la Conférence SOLAS 2002, il fallait tenir compte des difficultés pratiques rencontrées lors de l'inspection des cargaisons, des engins de transport fermés et des conteneurs, et des charges que de telles inspections faisaient peser.

10.21 La proposition présentée par les États-Unis (FAL 34/10/4) visant à familiariser les intéressés avec le Cadre de normes SAFE et les Directives OEA a été appuyée par ceux qui participaient aux délibérations.

Initiatives de l'ISO concernant la chaîne logistique et les conteneurs

10.22 Le Comité a noté que le MSC 81 et le MSC 82 avaient invité (MSC 81/25, paragraphe 5.73 et MSC 82/24, paragraphe 4.54) l'ISO à continuer de fournir des renseignements sur les diverses initiatives qu'elle avait prises en vue de contribuer aux efforts déployés à l'échelle mondiale pour renforcer la sûreté, s'agissant en particulier du renforcement de la sûreté de la chaîne logistique et du transport des conteneurs.

10.23 Le Comité a également noté (FAL 34/INF.6 (ISO)) les renseignements actualisés sur les initiatives prises par l'ISO en vue de renforcer la sûreté de la chaîne logistique et au sujet de l'utilisation de moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités portuaires concernant les navires.

10.24 Le Comité a invité l'ISO à continuer de le tenir informé des activités qu'elle mène en vue de renforcer la sûreté de la chaîne logistique et au sujet de l'utilisation de moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités portuaires concernant les navires.

Constitution du Groupe de travail mixte MSC/FAL

10.25 Le Comité a chargé le Groupe de travail mixte MSC/FAL, dans le cadre de son mandat tel qu'il figure à l'annexe 3 du document FAL 33/19¹⁴, et compte tenu des observations formulées et des décisions prises en plénière, d'examiner les propositions soumises par les États-Unis (FAL 34/10/1, FAL 34/10/4 et FAL 34/10/5), le Japon (FAL 34/10/2), la République islamique d'Iran (FAL 34/10/3) et le Canada (FAL 34/10/6) et de donner des avis au Comité et au Comité de la sécurité maritime sur la manière de faire avancer l'examen de cette question.

Examen du rapport du Groupe de travail mixte MSC/FAL

10.26 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail mixte MSC/FAL (FAL 34/WP.5), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et pris les mesures indiquées ci-après.

10.27 Le Comité a noté (document FAL 34/WP.5, paragraphes 3 à 13) les délibérations du Groupe de travail mixte MSC/FAL au sujet de la sûreté et de la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire.

10.28 Le Comité a approuvé, de son propre point de vue, le projet de circulaire conjointe MSC/FAL sur la sécurisation et la facilitation du commerce international (FAL 34/WP.5, annexe) et il a prié le Secrétariat de la diffuser lorsqu'elle aurait été approuvée par le Comité de la sécurité maritime.

10.29 Le Comité a décidé de soumettre le projet de circulaire conjointe MSC/FAL sur la sécurisation et la facilitation du commerce international (annexe 4) à l'examen du Comité de la sécurité maritime aux fins d'approbation, en notant que le Comité avait achevé ses travaux sur cette question.

10.30 L'observateur de la CISL a réaffirmé son point de vue, selon lequel le Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports et le paragraphe 10 du préambule du Code ISPS étaient pertinents pour la circulaire susmentionnée et auraient dû être pris en compte dans la rédaction du projet de texte de cette circulaire.

¹⁴ Du point de vue du MSC, le mandat est défini à l'annexe du document MSC 82/4 (Secrétariat).

11 INTERFACE NAVIRE/PORT

Facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses

11.1 Sur la base des documents DSC 11/2, DSC 11/2/Add.1 et DSC 11/3/12, le Comité a noté que, au paragraphe 7 du dispositif de la résolution A.984(24), le Secrétaire général était invité à étudier 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 cadre du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, en étroite coopération avec l'AIEA. Le DSC 11 avait examiné la proposition du Secrétariat selon laquelle, dans le contexte ci-dessus, il serait possible de faire avancer les choses en établissant un point de contact au sein du Secrétariat permettant aux secteurs de l'industrie qui éprouvent des difficultés à expédier des matières radioactives de la classe 7 de fournir des renseignements sur les raisons de ces retards et refus et de faire des propositions sur la manière de résoudre le problème. L'OMI suivait de près la situation en fonction des rapports communiqués et prendrait les mesures appropriées, en contactant notamment les autorités nationales compétentes en vue de faciliter le transport des matières en question. Dans ce contexte, le rôle de l'OMI serait celui d'un modérateur.

11.2 Le Comité a noté également qu'après avoir constaté que le MSC 81 avait pris acte de la proposition susmentionnée du Secrétariat et que le FAL 33 l'avait appuyée, le DSC 11 avait lui-même appuyé cette proposition, en notant qu'un tel mécanisme contribuerait à résoudre de telles difficultés, et il avait prié le Secrétariat de le tenir informé des faits nouveaux pertinents.

11.3 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait établi 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, et qu'il lui avait confié le mandat énoncé au paragraphe 12.22 du document FAL 33/19.

11.4 Le Comité était saisi des documents suivants :

- .1 les documents FAL 34/11, FAL 34/11/1 et Corr.1 (Secrétariat) qui rendaient compte des résultats des travaux pertinents du DSC 11 et du MSC 82, par lesquels, notamment, le MSC 82 avait chargé le Sous-comité DSC de préciser les prescriptions relatives à la formation des personnes s'occupant de l'expédition et de la manutention de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, d'élaborer des amendements appropriés au Code pour éviter de répéter les renseignements déjà fournis et d'élaborer sous forme d'amendements au Code IMDG des recommandations appropriées concernant les renseignements supplémentaires à fournir dans le document de transport/d'expédition, sans pour autant encombrer ce document ni supprimer les renseignements relatifs à la sécurité;
- .2 le document MSC 82/13/1 (Royaume-Uni) dans lequel des préoccupations étaient exprimées quant à la proposition visant à inclure une rubrique dans le document de transport et/ou le manifeste de marchandises dangereuses (formulaire FAL No 7) afin de confirmer que les matières radioactives transportées sont uniquement destinées à des applications médicales ou relevant de la santé publique;
- .3 le document MSC 82/13/3 (WMDI) qui exposait les raisons pour lesquelles la rapidité du transport des matières radioactives ne devrait pas dépendre de leur utilisation finale;

- .4 le document FAL 34/11/2 (Canada, coordonnateur du Groupe de travail par correspondance), qui contenait le rapport du Groupe de travail par correspondance. Lorsqu'elle a présenté ce rapport, qui fournissait un mécanisme, au sein du Secrétariat de l'OMI, pour la résolution des difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, la délégation canadienne a fait un exposé connexe;
- .5 le document FAL 34/INF.7 (Secrétariat) qui fournissait des renseignements sur l'évolution récemment survenue au sein du Groupe de travail CEFACT-ONU (Groupe de travail des procédures du commerce international) en ce qui concernait les documents requis pour le transport international de marchandises dangereuses, renseignements communiqués par CEFACT-ONU le 2 février 2007.

11.5 En outre, le Secrétariat a expliqué que la décision du Comité d'introduire une disposition pour des renseignements supplémentaires dans le formulaire FAL No 7 (manifeste de marchandises dangereuses) était conforme aux dispositions existantes de l'amendement 33-06 du Code IMDG en vertu duquel, outre les prescriptions du chapitre 5.4 du Code, d'autres éléments d'information pourraient être requis par l'autorité compétente; que cette section IX du projet de recommandation 11 indiquait que, lorsque les prescriptions supplémentaires spéciales existent, la réglementation et les conventions devraient autoriser l'incorporation des données nécessaires dans le document de transport des marchandises dangereuses lui-même au lieu d'un document séparé; et que, dans le contexte du transport multimodal, le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport de marchandises dangereuses s'était félicité, à sa réunion de décembre 2006, de la révision de la recommandation 11.

11.6 Le Comité a examiné longuement la question et au cours des délibérations qui ont suivi :

- .1 la délégation vénézuélienne a appuyé le mécanisme proposé et précisé que les restrictions imposées aux expéditions de matières radioactives de la classe 7 avaient un caractère historique, vu que certaines quantités de déchets radioactifs avaient été découvertes en divers sites du Venezuela entre 2000 et 2002; cette délégation a déclaré que son gouvernement était en liaison avec les autorités canadiennes en vue de faciliter les expéditions de cobalt 60 à destination du Venezuela ou qui transitaient par son pays;
- .2 la délégation du Royaume-Uni a appuyé le mécanisme proposé et a estimé que son application ne devrait pas être limitée aux matières radioactives de la classe 7 mais devrait viser aussi toutes les classes de marchandises dangereuses; elle a également estimé que l'élaboration d'un cours de formation et de directives de manutention des matières de la classe 7 contribuerait à faciliter les expéditions de ces matières;
- .3 le Secrétariat a expliqué que des mesures étaient en train d'être prises en collaboration avec l'AIEA en vue d'examiner la possibilité de mettre au point un logiciel de formation sur la classe 7, lequel serait établi sur le modèle de celui qui concernait le Code IMDG;
- .4 la délégation française a exprimé des réserves à l'égard du mécanisme proposé. Elle a déclaré qu'en France une autorité autre que l'autorité maritime était responsable des questions liées au refus des expéditions de matières radioactives de classe 7 et qu'il revenait à chaque État de désigner l'administration qui serait son point de contact dans le mécanisme proposé.

Cette délégation a également estimé que les refus de ces expéditions tenaient souvent à des raisons commerciales et que le Secrétariat de l'OMI ne devrait pas intervenir en vue de la résolution de difficultés particulières, mais seulement collecter et analyser l'information sur ces difficultés;

- .5 l'observateur de l'OIT, appuyant le mécanisme proposé, a déclaré que la Convention No 152 de l'OIT était pertinente en la matière et a fait part du désir du Bureau international du travail de s'associer aux mesures actuellement envisagées pour faciliter les expéditions de matières radioactives de la classe 7;
- .6 la délégation chinoise a appuyé le mécanisme proposé et jugé qu'il pourrait être difficile de définir des matières radioactives de la classe 7 pour l'utilisateur à des fins médicales/de santé publique. Le colbat-60 est une matière radioactive qui nécessite, pour son transport maritime, sa manutention et son stockage dans les ports, la prise de mesures spéciales. L'AIEA a établi des prescriptions en la matière. L'autorité responsable en Chine n'a reçu aucun rapport de sources nationales signalant un manque eu égard au colbat-60. Les ports chinois sont dotés de capacités suffisantes pour la manutention du colbat-60, matière radioactive de classe 7, comme il convient;
- .7 le représentant du DGAC a estimé que le mécanisme proposé permettrait de régler les problèmes relatifs aux retards et aux refus subis par les expéditions de matières radioactives de la classe 7 et qu'il devrait être étendu à toutes les classes de marchandises dangereuses, en particulier la classe 1.4S, sachant que la circulaire FAL.6/Circ.15 sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport des marchandises dangereuses et, en particulier, des munitions des ports et éléments connexes (division 1.4S du Code IMDG) recommandait que les Gouvernements Membres et les parties concernées, entre autres, facilitent la manutention et l'expédition efficaces rapides et d'un bon rapport coût-efficacité des marchandises dangereuses, y compris les matières de la division 1.4S du Code IMDG, à bord des navires et dans les ports, à condition que ces marchandises soient expédiées conformément aux dispositions pertinentes. Le Comité a noté que le DGAC avait l'intention de soumettre des propositions connexes à l'examen du DSC 12 et du FAL 35;
- .8 la délégation du Royaume-Uni, appuyée par la délégation française, a estimé que le document de transport ne devrait faire aucune mention de l'usage auquel étaient destinées les matières radioactives de la classe 7 que le Sous-comité DSC devrait élaborer un texte approprié au sujet des mentions qui pouvaient figurer dans le document de transport et que la fiche récapitulative élaborée pour la chaîne logistique du transport maritime devrait être applicable au transport multimodal; et
- .9 le Président a précisé que ni le Comité FAL ni le Sous-comité DSC n'élaboreraient de texte spécifique au sujet des mentions devant figurer dans le document de transport et dans le manifeste des marchandises dangereuses (formulaire FAL 7), mais que, conformément à la décision pertinente du MSC 82 (FAL 34/11/1, paragraphe 3.2), le Sous-comité DSC préparerait des directives sur la fourniture de renseignements supplémentaires de ce type.

11.7 Le Directeur de la Division de la sécurité maritime a appelé l'attention du Comité sur le fait que le nouveau mécanisme proposé risquait d'avoir une incidence sur les ressources du Secrétariat, mais que l'étendue de cette incidence serait proportionnelle à la fréquence des difficultés relatives aux retards et refus d'expédition de matières radioactives de la classe 7 portées à l'attention du Secrétariat et à la charge de travail actuelle du Secrétariat. Il a estimé qu'il serait prudent de mettre en œuvre le mécanisme proposé à titre d'essai et sur une base expérimentale en vue d'étudier toute éventuelle incidence avant la mise en place effective d'un tel mécanisme. Il a également estimé que l'activité du Secrétariat dans le cadre du mécanisme proposé se limiterait à la consultation, à l'échange de renseignements et à la facilitation, et que ces activités entraient donc dans le champ d'application de la Convention portant création de l'OMI.

11.8 L'observateur de l'AIEA a souscrit à l'avis du Secrétariat et souligné que simplifier l'expédition de ces cargaisons exigeait notamment un engagement des États Membres et des organisations respectives. Il a déclaré que le refus d'expédier des matières radioactives de la classe 7 avait un caractère général, qui comportait le refus d'expédier cette classe de matières dans un port ou son refus par un transporteur a priori.

11.9 Ayant tenu compte des propositions pertinentes soumises au titre de ce point et à la suite des débats ci-dessus, le Comité, constatant en particulier que le principe de ce mécanisme avait été noté par le MSC 81 et appuyé par le FAL 33 et le DSC 11 :

- .1 a approuvé en principe et sous réserve des résultats d'un essai, le mécanisme proposé au sein du Secrétariat de l'OMI pour résoudre les difficultés liées au transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, sous réserve des modifications d'ordre rédactionnel par le Secrétariat, figurant à l'annexe 5;
- .2 a demandé au Secrétariat de mettre à l'essai le mécanisme proposé et de faire part de son expérience au FAL 35 aux fins de l'évaluation des résultats de l'essai; et
- .3 a demandé au Secrétariat de poursuivre sa coopération avec l'AIEA, l'OIT et d'autres organes de l'ONU sur des questions concernant les retards et les refus d'expédier des matières radioactives de la classe 7.

11.10 S'agissant de la notification des refus d'expédier des marchandises dangereuses autres que les matières de la classe 7, le Comité a demandé au Secrétariat de ne consigner que les notifications de ces refus qui seraient portées à l'attention du Secrétariat.

11.11 Dans les circonstances ci-dessus, ayant noté qu'il avait déjà approuvé l'insertion de renseignements complémentaires dans le formulaire FAL 7 de l'OMI, conformément aux dispositions du Code IMDG, du document de transport de marchandises dangereuses de l'IATA et du projet de recommandation révisée 11 du CEFAC-ONU, le Comité a approuvé, aux fins d'adoption au FAL 35, le projet d'amendements ci-après à la Convention FAL :

- .1 à la fin du paragraphe 2.8.1 Norme, ajouter le point suivant :

"• renseignements complémentaires."; et
- .2 à l'appendice 1, au dessous de FAL OMI Modèle 7, insérer une case contenant le texte "Renseignements complémentaires : ..."

11.12 Le Comité a rappelé qu'il avait renvoyé les décisions prises par le DSC 11 au sujet des questions se rapportant à la révision du répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, pour que ce dernier prenne les mesures nécessaires, étant entendu que ce groupe serait informé de toutes les questions importantes qui pourraient être mises en lumière au cours de l'examen de la question au titre du présent point de l'ordre du jour.

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

11.13 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 avait convoqué le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un cours type relatif à la formation du personnel des services d'amarrage, dont les travaux devaient être coordonnés par l'Allemagne (feu M. Hans-Jurgen Roos). Le Comité a rappelé aussi que pour des raisons indépendantes de sa volonté, le coordonnateur du Groupe de travail par correspondance n'avait pas été en mesure de faire rapport au FAL 33 et qu'il avait donc été décidé de différer l'examen de la question jusqu'au FAL 34.

11.14 Le Comité a rappelé en outre que la question remontait au FAL 26, où l'idée d'élaborer des normes minimales applicables à l'enseignement et la formation du personnel des ports maritimes avait été examinée pour la première fois. Lorsque le MSC 75 avait passé en revue le programme de travail du Groupe SPI, il avait confié cette question à ce groupe, en lui demandant de soumettre au MSC 77 des arguments justifiant l'inscription de cette question au programme de travail. Le MSC 77 avait examiné la justification fournie et avait entériné la décision du FAL 30 de remplacer le titre de la question par "Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage à terre" afin d'indiquer clairement que les directives en question s'adressaient au personnel à terre.

11.15 Le Comité a noté qu'en conséquence, la question de l'élaboration de directives sur la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage à terre avait été à l'ordre du jour du Comité depuis sa trentième session et que les travaux n'avaient guère progressé en raison d'un manque d'intérêt, comme en témoignaient les comptes rendus des travaux du Comité.

11.16 Le Comité a estimé qu'étant donné 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 (les Directives) et qu'en l'absence de réponse à la circulaire MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99 sur l'élaboration de directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage à terre, qui invitait les États Membres et les organisations non gouvernementales à soumettre des propositions de normes au coordonnateur du Groupe de travail par correspondance, il était nécessaire de mûrement réfléchir à la raison pour laquelle guère de progrès n'avaient été réalisés pendant près de dix ans.

11.17 Le Comité a estimé qu'il serait peut-être bon, au stade actuel, d'attendre un peu qu'une expérience ait été acquise dans l'utilisation des Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage que le FAL 32 avait approuvées avant de revenir sur la question de l'élaboration d'un cours type.

Bibliographie

11.18 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait invité les États Membres et les organisations internationales à continuer à soumettre au Secrétariat des renseignements ayant trait à la bibliographie et avait décidé que le Secrétariat devrait à son tour continuer à maintenir cette bibliographie à jour au fur et à mesure que des changements intervenaient.

11.19 Le Comité a noté que depuis la diffusion de la circulaire FAL.6/Circ.14 sur la liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port, le Secrétariat n'avait reçu aucun renseignement obligeant à réviser cette circulaire et il a invité les États Membres et les organisations internationales à passer en revue les détails des publications mentionnées dans cette circulaire et à informer le Secrétariat de toutes les publications qui n'étaient plus disponibles ou qui étaient périmées, ainsi que de celles qui, à leur avis, devraient être ajoutées à cette liste.

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

12.1 Le Comité a rappelé que le thème de la Journée mondiale de la mer de 2006 était "Coopération technique : Réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005", qui montrait que les travaux de l'Organisation s'inscrivaient de manière cohérente dans le contexte plus large du programme international établi par les Nations Unies. À cet égard, le Comité de la coopération technique avait noté, à sa cinquante-sixième session, que la mission de l'OMI allait pleinement dans le sens des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et qu'elle contribuerait dans une large mesure à l'exécution des tâches prévues dans le Document final du Sommet mondial de 2005 pour ce qui était de favoriser l'environnement durable, de renforcer le cadre de l'Organisation relatif à la sûreté maritime et de parvenir à un consensus mondial à propos des travaux de l'Organisation sur les voies de navigation vitales, que les Nations Unies considéraient comme un élément essentiel de la lutte mondiale contre le terrorisme, et d'assurer la sûreté des transports maritimes et de la chaîne logistique mondiale dans son ensemble. Le TC 56 avait également estimé que le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation contribuait à la réalisation des objectifs plus généraux des Nations Unies pour le développement en favorisant le développement durable, la mise en valeur des ressources humaines et le renforcement des capacités.

12.2 Le Comité a noté (FAL 34/12 (Secrétariat)) l'état des activités relatives à l'application de la Convention menées au titre du Programme intégré du PICT. Ces activités pouvaient être regroupées en quatre grandes catégories, à savoir les séminaires, qui pouvaient être tenus à l'échelle régionale, sous-régionale ou nationale, l'évaluation des besoins ainsi que les missions de suivi et de consultation. Aucune mission d'évaluation des besoins n'avait été menée au cours de la période considérée et aucune n'était prévue pour 2007. Le programme des séminaires et des missions de consultation figurait en annexe au document soumis.

12.3 Le Comité a noté également que les séminaires visaient à :

- .1 donner aux participants de solides connaissances sur la Convention;
- .2 faire en sorte que les participants soient pleinement informés des avantages que présentent, sur le plan institutionnel et économique, l'acceptation et la mise en oeuvre de la Convention;

- .3 donner des directives sur les mesures de suivi relatives aux modalités pratiques de l'application de la Convention, y compris l'utilisation des formulaires FAL de l'OMI;
- .4 dispenser des avis sur le rôle des commissions nationales de simplification des formalités; et
- .5 communiquer aux participants d'autres renseignements en rapport avec le séminaire.

12.4 Le Comité a noté en outre que dans le cadre des activités menées au titre du PICT en 2006, six séminaires nationaux sur des questions liées à la simplification des formalités avaient eu lieu en Érythrée, à Maurice, aux Philippines, au Cambodge, aux Maldives et au Pakistan, réunissant au total 200 participants environ, et que deux séminaires régionaux tenus au Nigéria et au Bénin avaient réuni au total 16 pays et 67 participants. Les activités suivantes étaient prévues en 2007 : trois séminaires nationaux au Sénégal, au Libéria et en Syrie; un séminaire régional au Salvador; et une mission de consultation au Myanmar.

12.5 Le Comité a remercié les gouvernements des États Membres susmentionnés d'avoir accueilli ces manifestations et le Secrétariat et les consultants d'avoir organisé et mené à bien ces missions.

12.6 Le Comité a déclaré qu'il était important de poursuivre les activités relatives à la simplification des formalités afin d'aider le Comité à mener à bien son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux, tels qu'adoptés par le FAL 32, qui visent notamment à encourager un plus grand nombre de pays à accepter la Convention FAL et à adopter les mesures qui y sont énoncées, ce qui permettra d'aider le Comité dans les efforts qu'il déploie en vue de faire appliquer à l'échelle internationale les mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

12.7 À cet égard, le Comité a rappelé, en particulier, qu'au titre de ses orientations stratégiques et travaux, il devait notamment :

- identifier les mesures d'assistance technique qui pourraient être prises pour faciliter le trafic maritime international dans les pays en développement; et
- déterminer les mesures d'assistance technique qui pourraient permettre d'étendre la technologie de l'information et le commerce électronique dans le domaine du trafic maritime, en particulier dans les pays en développement,

et a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions sur les mesures qui pourraient être prises en coopération avec le Comité de la coopération technique (TCC).

12.8 Le Comité a rappelé également qu'il avait été prié, dans le cadre de la résolution A.986(24) intitulée "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" et en collaboration avec le Comité de la coopération technique :

- d'envisager et d'adopter des mesures relatives à l'assistance technique en vue de promouvoir la ratification et l'application des instruments de l'OMI; et

- d'envisager et de 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,

et il a invité, une fois de plus, les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions au sujet des mesures que les Comités pourraient être invités à prendre de façon à contribuer aux travaux du Comité de la coopération technique en la matière.

13 INSTITUTIONNALISATION DU COMITÉ FAL

13.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait prié instamment les États Membres qui n'avaient pas encore accepté les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI relatifs à l'institutionnalisation du Comité de la simplification des formalités (les amendements de 1991) de le faire dès que possible et qu'il avait souligné que ces amendements n'avaient aucune incidence financière pour les États Membres qui les acceptaient.

13.2 Le Comité a en outre rappelé que, à sa vingt-troisième session, l'Assemblée avait adopté la résolution A.945(23) sur les amendements de 1991 à la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (institutionnalisation du Comité de la simplification des formalités) et demandé instamment, en particulier, aux États Membres qui n'avaient pas encore accepté les amendements de 1991 d'envisager sérieusement de le faire.

13.3 Le Comité a noté (FAL 34/13 et FAL 34/INF.8 (Secrétariat)) que, à sa quatre-vingt-dix-septième session, lorsqu'il avait examiné l'état des amendements de 1991, le Conseil avait noté en particulier les renseignements communiqués par le Secrétaire général quant au nombre d'États Membres qui avaient accepté ces amendements et aux mesures qu'il avait prises pour encourager les acceptations additionnelles nécessaires à leur entrée en vigueur. Le Conseil avait invité le Secrétaire général à continuer de prier instamment les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait, en particulier les membres du Conseil, d'envisager sans plus attendre d'accepter les amendements de 1991 dans les meilleurs délais et d'informer le Conseil à sa quatre-vingt-dix-huitième session de l'évolution de la situation.

13.4 Le Conseil a aussi noté avec un vif intérêt que, à la date du 23 mars 2007, 108 États Membres sur les 167 que compte l'Organisation avaient accepté les amendements. Par conséquent, il ne manquait que trois acceptations pour que soit atteint le total requis de 111, afin que ces amendements puissent entrer en vigueur 12 mois plus tard, conformément aux dispositions de l'article 66 de la Convention portant création de l'OMI.

13.5 Reconnaissant la véritable importance que prenait son rôle dans l'établissement de l'équilibre nécessaire entre le renforcement de la sûreté maritime et la simplification du trafic maritime, le Comité a instamment prié les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait, dont la liste figure à l'annexe 3 du document FAL 34/13, d'envisager sérieusement d'accepter dans les meilleurs délais les amendements de 1991 contenus dans la résolution A.724(17). Il a aussi noté que l'acceptation des amendements de 1991 pouvait être notifiée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, dépositaire de la Convention portant création de l'OMI. À défaut, l'instrument d'acceptation pouvait être communiqué au Secrétaire général qui le transmettrait au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. À titre d'information, un modèle d'instrument d'acceptation était joint à l'annexe 1 du document FAL 34/13 (Secrétariat).

14 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées

14.1 Le Comité a été informé (FAL 34/14 (Secrétariat)) que le C 97 avait noté :

- .1 les résultats de la deuxième session ordinaire du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination pour 2006;
- .2 les résolutions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies qui intéressent l'OMI; et
- .3 la Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies, la Déclaration du G8 sur la lutte contre le terrorisme et la Déclaration du G8 sur le renforcement du programme antiterroriste de l'Organisation des Nations Unies.

14.2 Le Comité a également noté que le C 97 avait demandé au Secrétaire général de fournir aussi à l'avenir des renseignements sur les travaux du Groupe des 77 qui intéressent l'Organisation.

14.3 Le Comité a en outre noté que le C 97 avait invité le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de la coopération technique et le Comité de la simplification des formalités à étudier la Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que les résolutions connexes de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, et d'élaborer, par l'intermédiaire du Groupe de travail ad hoc sur le Plan stratégique de l'Organisation, en vue de les soumettre, lorsque cela serait possible, à l'examen du Conseil à sa vingt-quatrième session extraordinaire prévue en novembre 2007, des propositions précises accompagnées d'un plan d'action dans le cadre du Plan stratégique de l'Organisation, concernant la façon dont cette dernière pourrait donner suite à la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et contribuer à sa mise en œuvre. Cette question a été examinée plus avant au titre du point 16 de l'ordre du jour.

Relations avec les organisations intergouvernementales

14.4 Le Comité a noté que le C 97 avait approuvé le projet d'accord de coopération entre l'OMI et l'Union africaine et décidé de le soumettre à l'Assemblée, à sa vingt-cinquième session ordinaire, en vue de son examen et de son approbation définitive.

14.5 De plus, le Comité a noté que le C 97 avait accepté, en principe, la demande présentée par l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT) qui souhaitait conclure un accord de coopération avec l'Organisation afin de renforcer ses liens avec le secteur maritime, et avait chargé le Secrétariat d'informer l'OIBT de sa décision.

Relations avec les organisations non gouvernementales

14.6 Le Comité a noté que le C 97 avait reçu des renseignements au sujet de la fusion du Conseil international des lignes de croisière (CILC) avec l'Association internationale des lignes de croisière (CLIA) et avait décidé d'autoriser le CILC à continuer de représenter les membres du secteur de croisière auprès de l'Organisation sous la nouvelle appellation Association internationale des lignes de croisière (CLIA) lorsque la fusion aurait pris effet.

14.7 Le Comité a également noté que le C 97 était convenu d'octroyer le statut consultatif à la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA).

Journée mondiale de la mer de 2007

14.8 Le Comité a noté que le C 97 avait approuvé le thème proposé par le Secrétaire général pour la Journée mondiale de la mer de 2007, à savoir :

"RÉPONSE DE L'OMI AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX ACTUELS"

15 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

Projet d'amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail

15.1 Le Comité a rappelé que le FAL 33 avait noté que, dans le cadre de la résolution A.971(24), intitulée 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 de l'Organisation pour la période de six ans 2006-2011 (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).

15.2 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait approuvé les amendements aux Directives du Comité relatifs au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007. Le FAL 33 avait aussi noté les décisions issues du MSC 81 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 avait prié le Secrétariat d'élaborer un projet d'amendements aux Directives du Comité, 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.

15.3 Le Comité a aussi rappelé que, 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 FAL 33 avait décidé que ce nouveau délai devrait prendre effet à partir du FAL 34.

15.4 Le Comité a examiné (FAL 34/15 (Secrétariat)) et approuvé les amendements qu'il était proposé d'apporter aux Directives du Comité, élaborés par le Secrétariat à la demande du FAL 33, qui tenaient compte des décisions pertinentes du FAL 33 et des décisions marquantes du MEPC 55 et du MSC 82. Il a chargé le Secrétariat d'élaborer et de diffuser les Directives du Comité révisées, sous couvert d'une nouvelle circulaire FAL.3, qui devrait incorporer les amendements approuvés et remplacer la circulaire FAL.3/Circ.186, sur les Directives sur

l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité. À cet égard, il a autorisé le Secrétariat à procéder à toute modification ou correction d'ordre rédactionnel qui pourrait s'imposer, à remédier aux incohérences et à remanier en conséquence la numérotation des paragraphes des Directives révisées.

Nécessité d'envisager le renforcement des capacités lors de l'élaboration de nouveaux instruments ou de la modification d'instruments existants

15.5 Le Comité a noté (FAL 34/15/1 (Secrétariat)) les délibérations du MSC 82 qui portaient sur la nécessité d'envisager le renforcement des capacités lors de l'élaboration de nouveaux instruments ou de la modification d'instruments existants. Lors du MSC 82, les délégations de l'Afrique du Sud, des Bahamas, de l'Espagne, de l'Italie et du Nigéria avaient proposé (MSC 82/20/1) que le MSC et tous ses sous-comités, lorsqu'ils élaborent de nouveaux instruments ou qu'ils modifient des instruments existants, veillent à ce que des directives sur leur application soient mises au point, s'il y a lieu, et qu'ils recensent également les questions que le Comité de la coopération technique (TCC) pourrait avoir à examiner en vue de mettre au point des programmes de coopération et d'assistance techniques correspondants. En outre, elles avaient proposé que le mandat du Sous-comité FSI soit modifié en conséquence, de façon à l'autoriser à élaborer, selon qu'il conviendrait, des directives sur l'application des instruments nouveaux ou modifiés, à titre de contribution aux activités d'assistance technique.

15.6 Le Comité a aussi noté que, tout en appuyant la proposition en principe, le MSC 82 avait reconnu qu'il faudrait peut-être mettre en place, notamment, un mécanisme approprié pour l'élaboration de ces directives, ainsi qu'un mécanisme de consultation concernant l'application de nouvelles mesures. Le MSC 82 avait également noté un avis selon lequel il faudrait peut-être aussi élaborer une politique générale appropriée, compte tenu des paragraphes pertinents de la résolution A.500(XII), en tant que résolution de l'Assemblée à adopter à la prochaine session de l'Assemblée. Il avait aussi reconnu que la question n'intéressait pas seulement le MSC et ses sous-comités, mais également les autres Comités (MEPC, LEG et FAL), ainsi que l'Assemblée et les conférences diplomatiques convoquées par l'Organisation. Certaines délégations avaient également mentionné le fait que l'élaboration de ces directives ne devrait pas retarder le processus d'élaboration de nouveaux instruments ni la modification d'instruments existants.

15.7 En outre, le Comité a noté que le MSC 82 avait décidé d'examiner la question plus avant au MSC 83 et avait inscrit à l'ordre du jour provisoire du MSC 83 un nouveau point intitulé "Renforcement des capacités pour l'application de nouvelles mesures" et invité les États Membres à soumettre leurs propositions. Le MSC 82 avait en outre invité les autres Comités à examiner la même question et prié le Secrétariat de les informer en conséquence.

15.8 Dans ce contexte, le Comité a rappelé que les travaux en cours sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention et sa stratégie visant à promouvoir l'utilisation de moyens électroniques dans les échanges d'informations pour harmoniser et simplifier les procédures, adoptée par le FAL 28, étaient des exemples d'activités qui pourraient servir à renforcer les capacités.

16 PROGRAMME DE TRAVAIL

Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies

16.1 Le Comité a noté (FAL 34/16/1 (Secrétariat)) que, lors de sa soixantième session, l'Assemblée générale des Nations Unies avait adopté plusieurs résolutions ayant trait à la lutte contre le terrorisme, aux mesures visant à éliminer le terrorisme international, à la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste, à la non-prolifération, aux mesures visant à empêcher les terroristes d'acquérir des armes de destruction massive, au rôle de la science et des techniques dans le contexte de la sécurité internationale et du désarmement, et aux progrès de la téléinformatique dans le contexte de la sécurité internationale. Le Comité a noté aussi que l'Assemblée générale avait également adopté la résolution A/Res/60/288 intitulée "Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies" (la Stratégie mondiale des Nations Unies) qui avait une incidence directe sur les travaux de l'Organisation pour le renforcement de la sûreté maritime.

16.2 Le Comité a noté également qu'à sa quatre-vingt-dix-septième session, le Conseil avait invité le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de la coopération technique et le Comité de la simplification des formalités à étudier la Stratégie mondiale des Nations Unies, ainsi que les résolutions connexes de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité des Nations Unies, et d'élaborer et de soumettre, par le biais du Groupe de travail ad hoc sur le Plan stratégique de l'Organisation, le cas échéant, pour examen par le Conseil à sa vingt-quatrième session extraordinaire prévue en novembre 2007, des propositions précises accompagnées d'un plan d'action, qui se situent dans le cadre du Plan stratégique de l'Organisation et définissent la façon dont cette dernière doit donner suite à la Stratégie mondiale des Nations Unies et contribuer à sa mise en œuvre.

16.3 En outre, le Comité a noté le point de vue du Secrétaire général qui avait notamment fait observer, lorsqu'il avait présenté le document C 97/13(a)/2 (Secrétaire général), que l'on pouvait raisonnablement espérer que l'examen de cette question par les Comités susmentionnés puisse aussi permettre : 1) l'identification des domaines qui doivent être étudiés, donnant lieu à des travaux ultérieurs dans le cadre de l'Organisation; 2) l'intégration horizontale et la coordination des travaux entrepris par les Comités susmentionnés; et 3) l'identification des besoins au niveau du renforcement des capacités.

16.4 Le Comité a chargé le Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire (Groupe de travail mixte MSC/FAL) d'examiner la question et de conseiller le Comité sur la manière dont il devrait répondre à la demande du Conseil.

16.5 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail mixte MSC/FAL (FAL 34/WP.5), le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et noté (FAL 34/WP.5, paragraphes 14 à 18) les échanges de vues du Groupe de travail mixte MSC/FAL eu égard à la stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies.

16.6 À cet égard, le Comité a décidé de tenir compte des dispositions marquantes de la stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies lors de l'examen, du point de vue de la simplification des formalités du trafic maritime, des mesures et procédures visant à éliminer les actes illicites dans les ports et en mer dans le contexte des travaux visant à assurer la sûreté du commerce international et à en simplifier les formalités.

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

16.7 Le Comité a rappelé que, dans le cadre des demandes faites par l'Assemblée, la résolution A.970(24) sur le Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2006 à 2011) et la résolution A.971(24) sur le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007, le FAL 33 avait pris les décisions indiquées ci-dessous au sujet des mesures à prendre en ce qui concernait le processus de révision du Plan d'action de haut 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 travaux sur les 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 devrait se réunir en septembre 2007,

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

16.8 Le Comité a examiné la question plus avant, et compte tenu des renseignements fournis pour l'examen des mêmes questions lors de la sixième session du Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation, il a chargé le Secrétariat d'actualiser les documents après la session, en prenant en compte les progrès effectués et les décisions prises lors de la présente session, et de les transmettre au Conseil, selon que de besoin.

Rôle, mission, orientation stratégique et travaux du Comité

16.9 Le Comité a décidé de passer en revue et de préciser son rôle, sa mission, sa direction stratégique et ses travaux afin de contribuer plus activement, en coopération avec d'autres organes de l'OMI, à la réalisation des objectifs du Plan stratégique de l'Organisation, et il a invité les délégations à soumettre des contributions à cette fin pour examen lors du FAL 35.

Demande formulée par le Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation, à sa sixième session

16.10 Le Comité a noté (FAL 34/WP.2 (Secrétariat)) que la sixième session du Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation avait eu lieu du 14 au 16 mars 2007. Le Comité a également noté que ce groupe de travail avait notamment examiné les indicateurs de performance qui devraient être utilisés pour vérifier dans quelle mesure l'Organisation avait atteint les objectifs fixés dans l'orientation stratégique 8 et les mesures de haut niveau correspondantes et qu'il avait invité le Comité à passer en revue les indicateurs de performance proposés et à fournir les conseils nécessaires au Groupe de travail, dont la prochaine session était prévue en septembre 2007.

16.11 Le Comité a procédé à un échange de vues, tiré un certain nombre de conclusions et élaboré des recommandations, et il a chargé le Secrétariat d'en informer le Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le plan stratégique de l'Organisation, à sa septième session. Le Comité a notamment décidé que l'utilisation de l'expression "efficacité du transport maritime" par rapport à l'indicateur de performance n'était pas correcte et il a examiné d'autres expressions possibles; il a

également jugé que les critères associés à l'indicateur de performance devraient être objectifs et quantifiables. Le Comité a noté que divers aspects de la Convention et un certain nombre de questions qui étaient du ressort du Comité fournissaient des critères qui devraient être associés à l'indicateur de performance. Le Comité a aussi noté que, étant donné que l'indicateur de performance incluait un certain nombre de critères, il était nécessaire d'établir un degré comparatif de pertinence pour chacun des critères et leur niveau d'importance ou leur poids. Le Comité a chargé le Secrétariat d'attirer à cet égard l'attention du Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation, à sa septième session, et de lui donner des explications.

16.12 La délégation vénézuélienne a exprimé sa préoccupation quant aux liens entre le Plan stratégique de l'Organisation, le Plan d'action de haut niveau et le budget général de l'Organisation.

Pour aider l'Organisation en ce qui concerne les questions liées à la facilitation, la délégation vénézuélienne soumettra au FAL 35 des propositions sur les indicateurs de performance.

Questions de fond à inclure dans l'ordre du jour provisoire du FAL 35

16.13 Compte tenu des progrès effectués pendant la session, le Comité a donné son aval à la liste des questions de fond à inclure dans l'ordre du jour provisoire du FAL 35, qui figure à l'annexe 6, et il a invité le Conseil à les approuver.

Établissement de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 35

16.14 Compte tenu des décisions prises au titre de divers points de l'ordre du jour, le Comité est convenu que des groupes de travail devraient être établis lors du FAL 35 pour traiter les questions suivantes :

- .1 révision générale et application de la Convention;
- .2 moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires; et
- .3 sécurisation et facilitation du commerce international.

16.15 Le Comité est convenu également que, si besoin était, le Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire pourrait aussi se réunir lors du FAL 35 pour poursuivre ses travaux.

16.16 Le Groupe également a décidé que des groupes de rédaction pourraient devoir être établis lors du FAL 35 sur les questions suivantes :

- .1 examen des propositions d'amendements à la Convention; et
- .2 interface navire/port.

Date et lieu de la prochaine session

16.17 Le Comité a noté qu'il avait été prévu de tenir la trente-cinquième session du Comité FAL du 8 au 12 septembre 2008 au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni). À cet égard, le Comité a noté que, sous réserve des progrès accomplis eu égard à l'entrée en vigueur des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI sur l'institutionnalisation du Comité de la simplification des formalités, la date de la session d'ouverture du FAL 35 pourrait être changée afin que ce comité se réunisse en tant qu'organe institutionnalisé de l'Organisation.

17 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2008

17.1 Conformément à son règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M. Charles Abela (Malte) et M. Arnett E. Hill (Libéria) respectivement Président et Vice-président pour 2008.

18 DIVERS

18.1 Le Comité a rappelé que le document présenté par INTERCARGO et INTERTANKO (FAL 34/18), seule contribution écrite présentée au titre de ce point de l'ordre du jour, avait déjà été examiné au titre du point 8 de l'ordre du jour.

Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

Témoignages de gratitude

18.2 Le Comité a exprimé sa reconnaissance aux représentants et membres du Secrétariat indiqués ci-après qui avaient récemment quitté leurs fonctions, 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. Heru Prasetyo (Indonésie), qui retournait dans son pays;
- M. Fikret Hakgüden (Turquie), qui avait été transféré;
- M. Carlos Ormaechea (Uruguay), qui avait été transféré et avait rejoint le Secrétariat au début du mois de février);
- M. Estaban Pacha Vicente (Espagne), qui avait été nommé Directeur de l'IMSO;
- M. Francis Van Tongerloy (Secrétariat), qui avait pris une retraite anticipée.

Condoléances

18.3 Le Comité a exprimé sa profonde tristesse devant la disparition prématurée, en octobre 2006, du Président du Comité de la sécurité maritime, M. Igor Ponomarev, Représentant permanent de la Fédération de Russie, qui avait contribué activement et sans relâche aux travaux de l'Organisation pendant plus de 13 ans. Pendant cette période, il avait présidé avec compétence et enthousiasme le Sous-comité DE, la Commission technique de la vingt-quatrième session de l'Assemblée ainsi qu'un certain nombre de groupes de travail et de rédaction du MSC. Sa vie, brève mais trépidante, avait été vouée à la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes, objectifs de l'Organisation qu'il avait servie avec zèle, dynamisme et enthousiasme. Le Comité a prié la délégation de la Fédération de Russie de transmettre ses condoléances très sincères et l'expression de sa sympathie à la famille, aux amis et aux collègues de M. Igor Ponomarev qui sera profondément regretté à l'OMI.

18.4 Le Comité a appris avec la même tristesse et profondément déploré la disparition, en juillet 2006, de M. Hans-Jurgen Roos (Allemagne), ex-Président du Groupe de travail SPI, qui avait servi avec dévouement les objectifs du Comité et représenté son pays au sein de nombreux autres organes de l'OMI, et dont l'engagement en faveur des transports maritimes n'avait d'égal que son attachement aux idéaux nobles de l'OMI. Le Comité a prié la délégation allemande de transmettre ses condoléances les plus sincères et l'expression de sa sympathie à la famille, aux amis et aux collègues du défunt qui sera profondément regretté à l'OMI et au sein du Comité en particulier, comme un homme qui croyait profondément aux objectifs du Comité.

19 RAPPORT AU CONSEIL

19.1 Le Conseil est invité à :

- .1 noter les mesures prises eu égard à l'examen des normes et des pratiques recommandées au sujet desquelles des différences ont été notifiées par les Gouvernements contractants (paragraphe 3.3 à 3.16);
- .2 noter que l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention s'est poursuivie (paragraphe 3.18 à 3.21);
- .3 noter l'approbation, aux fins d'adoption au FAL 35, des amendements qu'il est proposé d'apporter à la Convention concernant l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires; le contenu et l'objet des documents; l'arrivée et le départ des personnes; les prescriptions et procédures; les mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages; et l'octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers (paragraphe 4.21 et annexe 1);
- .4 noter que des progrès ont été effectués en ce qui concerne la transmission, par voie électronique, de renseignements pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, et la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris les questions liées à l'élaboration d'un message EDI pour les renseignements liés à la sûreté (paragraphe 5.23 à 5.30);
- .5 noter l'adoption de la résolution FAL.9(34) sur les Directives révisées pour l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 7.1 à 7.5 et annexe 2);
- .6 noter les décisions eu égard à la résolution A.871(20) concernant les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (paragraphe 8.6 à 8.9);
- .7 noter la demande faite par le Comité au Secrétaire général d'établir, à titre expérimental, un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin qui apportera son aide en vue du règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (paragraphe 8.24 à 8.28 et annexe 3);
- .8 noter les mesures prises en ce qui concerne les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer (paragraphe 8.30 à 8.33);

- .9 noter les progrès effectués par le Groupe de travail mixte MSC/FAL sur la sûreté et la facilitation du mouvement des engins de transport fermés et des conteneurs transportés par navire (paragraphe 10.26 à 10.30 et annexe 4);
- .10 noter la décision du Comité d'établir, à titre d'essai, un mécanisme au sein du Secrétariat en application de la résolution A.984(24) sur la 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 11.1 à 11.11 et annexe 5);
- .11 noter l'approbation des amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités afin de les harmoniser, dans la mesure du possible, avec celles du MSC et du MEPC (paragraphe 15.4);
- .12 noter les décisions du Comité concernant le Plan d'action de haut niveau pour l'exercice biennal 2006-2007, ainsi que les propositions pour le Plan d'action de haut niveau et les priorités, y compris les résultats escomptés, pour l'exercice biennal 2008-2009 (paragraphe 16.7 à 16.11);
- .13 approuver la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 35 (paragraphe 16.13 et annexe 6); et
- .14 approuver le rapport dans son ensemble.

ANNEXE 1

AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À L'ANNEXE
DE LA CONVENTION

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

B. Contenu et objet des papiers de bord

1 Dans la Pratique recommandée 2.2.2, après "• État du pavillon du navire", insérer le texte suivant :

"• numéro du voyage".

2 Dans la Pratique recommandée 2.3.1 a), après "• indicatif d'appel", insérer le nouveau texte suivant :

"• numéro du voyage".

3 Dans la Pratique recommandée 2.3.1 b), après "• indicatif d'appel", insérer le nouveau texte suivant :

"• numéro du voyage".

4 Dans la Pratique recommandée 2.6.1, après "• indicatif d'appel", insérer le nouveau texte suivant :

"• numéro du voyage".

5 La Norme 2.6.3 actuelle est supprimée.

6 La Pratique recommandée 2.7.1 actuelle est supprimée.

7 Dans la Pratique recommandée 2.7.3, après "• État du pavillon du navire", le nouveau texte suivant est inséré :

"• numéro du voyage".

8 Dans la Pratique recommandée 2.7.3, le texte suivant est supprimé :

"• nature de la pièce d'identité présentée par le passager

• numéro de cette pièce d'identité"

et est remplacé par le nouveau texte suivant :

"• nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage présenté(e) par le passager

• numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage".

9 Dans la Norme 2.8.1, modifier le texte "référence du voyage" est modifié comme suit :

"• numéro du voyage".

10 À la fin du texte de la Norme 2.8.1, après "• lieu d'arrimage à bord", le nouveau texte suivant est inséré :

"• renseignements supplémentaires".

Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

11 Dans la deuxième phrase de la Norme 3.3.6, après les mots "prend à sa charge les frais", insérer "du séjour et".

12 La Norme 3.10 actuelle est supprimée et remplacée par le nouveau texte suivant :

"3.10 **Norme.** Un passeport ou une pièce d'identité délivré(e) 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 l'accomplissement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages

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

14 La Norme 3.15 actuelle est supprimée et remplacée par le nouveau texte suivant :

"3.15 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics 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

15 La Norme 3.21 actuelle est supprimée et remplacée par le nouveau texte suivant :

"3.21 **Norme.** La déclaration générale, la liste des passagers et la liste de l'équipage d'un navire en croisière ne devraient être exigées que dans le premier port d'arrivée et le dernier port de départ d'un pays si les conditions du voyage ne sont pas modifiées dans l'intervalle."

16 L'actuelle Pratique recommandée 3.35 est supprimée.

Appendice 1 – Formulaires FAL de l'OMI

17 Les actuels formulaires FAL de l'OMI sont supprimés et remplacés par les suivants :

OMI – DÉCLARATION GÉNÉRALE

		<input type="checkbox"/> Arrivée	<input type="checkbox"/> Départ		
1.1 Nom et type du navire 1.2 Numéro OMI 1.3 Indicatif d'appel 1.4 Numéro du voyage		2. Port d'arrivée/de départ		3. Date – heure arrivée/départ	
4. État du pavillon du navire	5. Nom du capitaine	6. Dernier port d'escale/prochain port d'escale			
7. Certificat d'immatriculation (port, date, numéro)		8. Nom et coordonnées de l'agent du navire			
9. Jauge brute	10. Jauge nette				
11. Emplacement du navire au port (quai ou poste)					
12. Renseignements sommaires sur le voyage (ports où le navire a fait et fera escale; souligner le nom du lieu où la cargaison restante sera déchargée)					
13. Description sommaire de la cargaison					
14. Équipage (capitaine compris)	15. Nombre des passagers	16. Observations			
Documents annexés (indiquer le nombre d'exemplaires)					
17. Déclaration de la cargaison	18. Déclaration des provisions de bord				
19. Liste de l'équipage	20. Liste des passagers	21. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus			
22. Déclaration des effets de l'équipage*	23. Déclaration maritime de santé*				

24. Date et signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisé.

Réservé à l'administration

Formulaire FAL 1 de l'OMI

* À l'arrivée seulement

MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

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

(Tel qu'exigé par les règles 4.5 et 7-2.2 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4.3) de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et le chapitre 5.4, paragraphe 5.4.3.1 du Code IMDG)

- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|
| 1.1 NOM DU NAVIRE | 1.2 NUMÉRO OMI | 2. ÉTAT DU PAVILLON DU NAVIRE | 18.1 NOM DU CAPITAINE |
| 1.3 INDICATIF D'APPEL | 3. PORT DE CHARGEMENT | 4. PORT DE DÉCHARGEMENT | 19.1 AGENT MARITIME |
| 1.4 NUMÉRO DU VOYAGE | | | |

5. Réserve/ Numéro de référence	6. Marques et numéros No(s) d'identification du conteneur No(s) d'immatriculation du véhicule	7. Quantité et type de colis	8. Désignation officielle de transport	9. Classe	10. No ONU	11. Groupe d'emballage	12. Risque(s) subsidiaire(s)	13. Point d'éclair (en °C, c.f.)	14. Polluant Marin	15. Masse (kg) brute/nette	16. FS	17. Position d'arrimage à bord

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES :	
----------------------------------	--

SIGNATURE DE L'AGENT _____

SIGNATURE DU CAPITAINE _____

19.2 LIEU ET DATE _____

18.2 LIEU ET DATE _____

ANNEXE 2**Résolution FAL.9(34)****adoptée le 30 mars 2007****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**

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.228(82) sur 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, 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 des stupéfiants et des 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 des 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, à l'alinéa 4 du préambule, 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 menés 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 non seulement pour détecter les drogues à bord mais également pour 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 est important 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 reconnus catégoriquement à l'échelle mondiale.

À titre d'exemple, on trouvera ci-après un bref résumé des divers efforts déployés au niveau 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 consacrée 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 portuaires et des navires, l'objet final étant de contribuer à établir un équilibre entre facilitation et sécurité.

Il y a lieu de rappeler aussi 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

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."

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 est bon de mentionner ici la menace que fait peser le trafic de drogues sur la sûreté. Même si ce 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 est important 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 des trois facteurs importants ci-après 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 fournissent 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 est important 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 est important 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 est important 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 habilités 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 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.

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".

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 les procédures de sûreté prévues aux termes des 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 ne devrait pouvoir se garer que 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 échanger les renseignements pouvant être utiles pour établir 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 INTRODUITES 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.

Les embarcations légères situées à proximité du navire devraient être placées sous surveillance et devraient, la nuit, être éclairées dans la mesure du possible.

En mer, 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 cela est 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

ANNEXE 4

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 diacéylmorphine-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 adultéré 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), phenmétrazine, 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'accélèrent. 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**POINT DE CONTACT DE L'OMI
POUR LES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN****PRINCIPES RÉGISSANT LA PHASE EXPÉRIMENTALE****1 Définitions**

1.1 *Passager clandestin potentiel* désigne une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port. (Section 1A de la Convention).

1.2 *Passager clandestin* désigne une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin. (Section 1A de la Convention).

1.3 *Compagnie* désigne une compagnie telle que définie à la règle IX/1 de la Convention SOLAS.

1.4 *Point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin* désigne le ou les fonctionnaires du Secrétariat chargés par le Secrétaire général d'assumer les fonctions indiquées au paragraphe 2 ainsi que les suppléants éventuels.

2 Fonctions

2.1 Le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin devrait apporter son aide aux fins d'un règlement prompt et satisfaisant des cas d'embarquement clandestin en facilitant les communications et en encourageant la coopération entre, d'une part, les autorités publiques compétentes des gouvernements des États Membres et, d'autre part, la compagnie et le capitaine du navire concerné.

2.2 Le Secrétaire général ou le Directeur de la Division de la sécurité maritime peuvent donner des instructions supplémentaires au point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin si cela est jugé nécessaire au regard des circonstances d'un cas particulier d'embarquement clandestin.

3 Cadre de référence

3.1 Section 4 de la Convention et résolution A.871(20), contenant les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin.

4 ***Demande d'assistance***

4.1 Les États Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif peuvent demander l'aide du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin. L'assentiment de l'État du pavillon du navire concerné est toutefois exigé lorsque la demande émane d'organisations internationales ou non gouvernementales.

4.2 Les demandes d'aide devraient se limiter au strict minimum et n'être formulées que si les circonstances ou la tournure des événements donnent à penser qu'une telle aide peut être opportune.

4.3 Les demandes d'aide devraient s'accompagner des éléments suivants : 1) un résumé des faits survenus entre le moment où la présence du ou des passagers clandestins a été découverte à bord et le moment où la demande a été formulée, indiquant en particulier les mesures prises en vue de débarquer le ou les passagers clandestins; et 2) pour chaque passager clandestin, le formulaire contenant les renseignements sur le passager clandestin (qui figure à l'appendice 3 de la Convention) ou la fiche de renseignements concernant le passager clandestin (qui figure à l'appendice de l'annexe de la résolution A.871(20)).

5 ***Acceptation de la demande***

5.1 L'acceptation d'une demande d'aide est laissée à l'appréciation du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, qui traite cette question en priorité par rapport aux autres tâches qu'il lui a été demandé d'effectuer.

5.2 Il ne peut être présenté de demande d'aide concernant un passager clandestin potentiel.

6 ***Disponibilité***

6.1 Le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin exerce ces fonctions entre 9 heures et 17 h 30 les jours ouvrables de l'Organisation, sous réserve des obligations découlant des autres fonctions qui lui ont été assignées.

7 ***Dispositions devant être prises par les États Membres intéressés***

7.1 Les États Membres devraient : 1) fournir à l'Organisation les coordonnées d'un seul interlocuteur national (nom, titre, adresse, numéro de téléphone professionnel, numéro de télécopie, adresse électronique et numéro de téléphone en dehors des heures de bureau) qui centralisera toutes les communications ayant trait aux passagers clandestins; et 2) transmettre des renseignements sur les dispositions législatives, politiques, pratiques et procédures nationales relatives à la question des passagers clandestins, conformément aux dispositions des paragraphes 4.1 à 4.15.4 de la Convention, s'il s'agit de Gouvernements contractants.

7.2 Ces interlocuteurs nationaux uniques sont censés permettre au point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin d'entrer en communication avec le ou les représentants des autorités chargés notamment, des questions concernant : 1) les passagers clandestins dont la présence est découverte à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon de l'État; 2) les passagers clandestins ressortissants ou citoyens de l'État, dont la présence est découverte à bord d'un navire; 3) les navires ayant à leur bord des passagers clandestins et se dirigeant vers un port de l'État; et 4) les demandes d'autorisation de débarquement à terre de passagers clandestins découverts à bord d'un navire.

8 *Inventaire des pratiques*

8.1 À partir des renseignements communiqués par les États Membres ainsi que par les organisations internationales et non gouvernementales, l'Organisation devrait dresser l'inventaire des dispositions législatives et des pratiques nationales qui ont trait aux passagers clandestins et mettre ces données à la disposition des États Membres, des Membres associés, des organisations internationales et des organisations non gouvernementales.

9 *Conditions*

9.1 Le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin apporte son aide, étant formellement entendu qu'il n'en découle absolument aucune responsabilité ou obligation pour le ou les fonctionnaires concernés et l'Organisation à l'égard de quelque État, individu ou entité juridique que ce soit, ou à l'égard du ou des passagers clandestins concernés.

9.2 Le fait que l'aide du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin a été sollicitée ou a été apportée ne peut en aucun cas être utilisé comme argument ou comme excuse.

9.3 Le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin apporte son aide à titre gracieux à ceux qui la sollicitent et à toutes les autres parties impliquées, y compris les passagers clandestins.

9.4 En règle générale, toute aide du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin est fournie depuis le Siège de l'Organisation.

ANNEXE 4

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.[...]
FAL/Circ.[...]
[[...] octobre 2007]**PROJET DE CIRCULAIRE CONJOINTE MSC/FAL SUR LA SÉCURISATION
ET LA FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL**

1 Le Comité de la simplification des formalités, à sa trente-quatrième session (26 - 30 mars 2007), [et le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-troisième session (3 - 12 octobre 2007),] (les Comités) ont rappelé que la Conférence de 2002 des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lorsqu'elle avait examiné les propositions visant à renforcer la sûreté maritime, avait reconnu le caractère intermodal et international des mouvements des engins de transports fermés et avait demandé à l'Organisation mondiale des douanes (OMD) d'envisager de façon urgente de prendre des mesures pour renforcer la sûreté du début à la fin des mouvements internationaux des engins de transport fermés.

2 À l'issue d'un processus de consultation entre les administrations des douanes membres de l'OMD et des représentants du secteur privé, le Conseil de l'OMD a adopté en juin 2005 le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre de normes SAFE). En juin 2006, le Conseil de l'OMD a adopté les Directives concernant les opérateurs économiques agréés (Directives concernant les OEA) qui ont été jointes en annexe au Cadre de normes SAFE. Bien qu'il soit facultatif, au moment de la publication de la présente circulaire, 144 États avaient manifesté leur intention d'appliquer le Cadre de normes SAFE.

3 Le Cadre de normes SAFE est le seul instrument mondial qui encourage les autorités douanières à mettre en œuvre une série de mesures visant à renforcer la sûreté et à faciliter le commerce international. Il repose sur deux piliers : le pilier "douane-douane" et le pilier "entreprises-douane".

- .1 Le pilier douane-douane a pour objectif d'encourager la coopération entre les administrations des douanes et autres autorités compétentes, sur la base de normes communes et acceptées relatives à l'échange de données et aux profils de risques, visant à maximiser la sûreté et la facilitation de la chaîne logistique internationale. L'élément central de cette infrastructure est l'utilisation par les administrations des douanes de renseignements préalables transmis par voie électronique, dans le cadre d'une stratégie de sûreté en matière de cargaisons fondée sur les risques. Les prescriptions relatives à l'utilisation de scellés mécaniques offrant un degré de sûreté élevé, dans le cadre du programme d'intégrité des scellés applicable aux conteneurs, constituent un élément important de ce pilier et font l'objet d'un appendice distinct. Ce programme, qui repose sur l'utilisation de scellés mécaniques offrant un degré élevé de sûreté et conformes aux normes ISO [PAS] 17712 [:2003] sur les conteneurs pour le transport de marchandises – scellés mécaniques, exige que les scellés soient appliqués au lieu de remplissage du conteneur et vérifiés aux principaux lieux d'échange tout au long de la chaîne logistique jusqu'à la mainlevée douanière.

- 2 Le pilier "entreprises-douane" souligne la nécessité pour les administrations des douanes d'instaurer des partenariats avec le secteur privé, notamment en créant un réseau international d'opérateurs économiques agréés (OEA), grâce auquel les entreprises dont le rôle au sein de la chaîne logistique internationale offre un niveau élevé de garanties en matière de sûreté peuvent, si elles remplissent certains critères définis dans [le Cadre de normes SAFE et dans les Directives concernant les OEA], bénéficier d'avantages concrets en matière de simplification des formalités, tels que le passage en douane plus rapide des envois à faible risque.

- 4 Les Comités recommandent aux États Membres, qu'il s'agisse des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS ou à la Convention FAL, ou aux deux, de faire mieux connaître aux organismes gouvernementaux, administrations locales, secteur des transports maritimes et industries portuaires [le Cadre de normes SAFE et les Directives concernant les OEA].

- 5 Le texte [du Cadre de normes SAFE et des Directives concernant les OEA] est disponible [en anglais, arabe, espagnol, français et russe] sur le site Web de l'OMD (www.wcoomd.org).

- 6 Les Comités recommandent que les États Membres, lorsqu'ils feront connaître [le Cadre de normes SAFE et les Directives concernant les OEA], prennent dûment en considération les points énoncés à l'annexe de la présente circulaire.

- 7 Les États Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif sont invités à porter l'expérience qu'ils ont acquise sur tous les aspects de la sûreté et de la facilitation du transport maritime des cargaisons à l'attention des Comités, à leurs prochaines sessions.

ANNEXE 5

**MÉCANISME AU SEIN DU SECRÉTARIAT DE L'OMI POUR RÉSOUDRE LES
DIFFICULTÉS LIÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
VISÉES PAR LE CODE IMDG, NOTAMMENT DES MATIÈRES
RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7**

Introduction

1 Compte tenu des dispositions de la résolution A.984(24) de l'Assemblée et des décisions pertinentes du Comité de la simplification des formalités, le mécanisme, au sein de l'OMI, visant à résoudre les difficultés liées au transport de marchandises dangereuses visées par le Code IMDG, notamment des matières radioactives de la classe 7, est exposé ci-après. L'organigramme qui figure à l'annexe 1 expose le processus de travail étape par étape.

2 À ce stade, le rôle du Secrétariat de l'OMI se limitera à résoudre les difficultés liées aux matières radioactives de la classe 7. Il n'en rassemblera pas moins les renseignements qui pourraient lui être communiqués sur les difficultés rencontrées lors de l'expédition des autres marchandises dangereuses en vue de les soumettre à l'examen des organes concernés.

Abréviations/définitions

3 Les abréviations et définitions suivantes ci-après sont utilisées dans ce mécanisme :

AIEA :	Agence internationale de l'énergie atomique
Association concernée :	toute association (VOHMA/ICS/ICHCA/IAPH) dont un membre est impliqué dans le refus/retard d'une expédition
Autorité compétente :	Administration de l'État Membre concerné liée aux difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7
Code IMDG :	Code maritime international des marchandises dangereuses
Expéditeur :	toute organisation ayant demandé le transport des matières radioactives, dont le transit fait l'objet d'un refus ou d'un retard
Fabricant :	toute organisation ayant fabriqué le produit fini dont le transit fait l'objet d'un refus ou d'un retard
IAPH :	Association internationale des ports
ICHCA :	ICHCA International Limited (qui représente les manutentionnaires de fret)
ICS :	Chambre internationale de la marine marchande
OMI :	Organisation maritime internationale
Organisation en cause :	toute organisation ou partie qui refuse ou retarde le transport de matières radioactives
Processus de travail :	processus suivi depuis la difficulté rencontrée lors de l'expédition jusqu'à la présentation du rapport sur les résultats obtenus dans le cadre du processus de facilitation de l'OMI.
Producteur :	toute organisation ayant produit la matière radioactive dont le transit fait l'objet d'un refus ou d'un retard

Rapport : rapport sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG

VOHMA : International Vessel Operators Hazardous Materials Association, Inc.

Processus de travail

4 Le processus de l'OMI qui vise à faciliter la résolution des difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG comprend quatre éléments principaux.

Notification

5 Il s'agit de l'étape initiale lorsqu'une expédition de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG fait l'objet d'un refus ou d'un retard de la part d'un transporteur, ou pour un certain itinéraire ou dans un certain lieu/port, ou bien en vertu d'une réglementation nationale. Le fabricant/producteur/expéditeur est généralement celui qui subit le refus ou la difficulté, soit lors de la planification de l'expédition, soit lorsque la cargaison est en transit. Dans ce genre de situation, il se peut que l'itinéraire prévu ne soit pas valable en raison d'une des restrictions susmentionnées, ou qu'il faille trouver et emprunter un autre parcours, ce qui induit des charges administratives ou des coûts supplémentaires importants (du fait par exemple, de l'allongement de l'itinéraire vers le lieu de déchargement de la cargaison). La notification s'effectue par le biais du rapport sur les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG tel qu'il figure à l'annexe 2.

6 Dans le cadre du processus de notification, le fabricant/producteur/expéditeur concerné doit établir et soumettre le rapport à l'administration maritime de son pays de résidence. L'administration maritime, l'ONG appropriée dotée du statut consultatif ou l'expéditeur/chargeur doit ensuite soumettre le rapport (après l'avoir contrôlé et étudié en vue de définir un plan d'action à suivre en cas de refus) au point de contact désigné de l'OMI. Il est prévu que l'administration maritime ou l'ONG soumette rapidement le rapport à l'OMI après réception et examen.

7 Le Secrétariat de l'OMI se met alors en relation/en contact avec l'interlocuteur compétent de l'AIEA et, si nécessaire, avec un autre organisme des Nations Unies.

Enquête

8 Cette étape intermédiaire consiste à recueillir des renseignements sur les difficultés ou les refus d'expédition, à poser des questions et à y répondre. Ce processus peut se dérouler entre diverses parties; mais toutefois, il revient à l'autorité compétente de l'État Membre de l'OMI d'examiner et d'évaluer le rapport du fabricant/producteur/expéditeur dès sa réception pour vérifier qu'il est complet et que les informations données sont exactes et cohérentes. Il s'agit essentiellement d'une étape de validation et de contrôle de qualité visant à garantir le bien-fondé des renseignements communiqués et des problèmes soulevés avant de les intégrer dans le processus de l'OMI.

9 Dès réception du rapport, le Secrétariat de l'OMI l'examine et éclaircit toute question éventuelle avec l'autorité compétente l'ayant présenté et/ou l'auteur du rapport. En outre, conformément à la pratique habituelle, le Secrétariat de l'OMI demande à l'organisation ayant subi le refus ou le retard de l'informer des mesures correctives qu'elle juge raisonnablement envisageables en pareille occurrence. Si nécessaire et en fonction des circonstances, le Secrétariat de l'OMI peut examiner et planifier les mesures à prendre (étape 3) sur la base de cet examen.

10 Dès réception du rapport, le Secrétariat de l'OMI attribue à l'incident un code unique et une catégorie distincte, qu'il introduit dans une base de donnée sécurisée mise au point par l'OMI (en collaboration avec d'autres organisations, si nécessaire). Les codes et les catégories comprendront les éléments suivants :

- .1 une référence au code spécifique du rapport;
- .2 le nom du pays où s'est produit l'incident;
- .3 le refus ou le retard;
- .4 le moment où l'incident s'est produit (lors de la planification, ou pendant le transit);
- .5 la raison du refus/retard (transporteur/port ou autorité portuaire/manutentionnaire de fret/réglementation); et
- .6 cas résolu/non résolu (ce rapport sera actualisé tout au long du processus).

11 La référence renvoyant au rapport détaillé facilite l'enquête en cours ou la réalisation de recherches supplémentaires, et permet d'étudier la façon dont l'incident s'est déroulé. Grâce au code unique, l'OMI peut également tenir un fichier distinct pour chaque incident. Le codage et la classification sont des éléments déterminants pour le mécanisme de compte rendu décrit ci-après.

12 Si le refus est dû à une restriction réglementaire, l'AIEA apportera son aide pour l'évaluation et l'examen, ce qui facilitera le processus et la résolution du problème avec l'État Membre concerné. De par la compatibilité de leurs mandats et le caractère réciproque de leurs relations, l'AIEA et l'OMI ont des possibilités non négligeables de mettre en commun leurs ressources et leurs efforts, ce qui accroîtra considérablement les chances d'aplanir les difficultés liées aux transports maritimes. Chaque incident étant unique, il faudra mener une enquête et établir un plan d'action pour chaque cas. Si l'événement n'est pas dû à une réglementation, l'OMI soumet le rapport à l'association concernée pour enquête et examen.

13 Si l'organisation en cause dans le refus n'est pas membre de l'une des associations mentionnées, l'association concernée ne sera pas en mesure de coopérer directement avec elle. Dans ce cas, l'association concernée en rend compte au Secrétariat de l'OMI, qui transmet alors le rapport directement à l'administration maritime du pays où s'est produit le refus/le retard. Cette dernière étudie et examine/évalue le refus avec l'organisation en cause.

Facilitation/Médiation/Action

14 À ce stade du processus, le Secrétariat de l'OMI (en coopération avec l'AIEA, le cas échéant) joue un rôle de facilitateur et de médiateur dans l'examen et le règlement du problème. Cette étape est la plus longue du processus car il est possible que le Secrétariat de l'OMI doive contacter le représentant de l'État Membre dans lequel la restriction a été appliquée, ainsi que l'association concernée.

15 Une interaction est également à prévoir entre le Secrétariat de l'OMI et le Secrétariat de l'AIEA si la restriction découle d'une réglementation nationale. Le fabricant/producteur/expéditeur et l'autorité compétente sont associés au processus si la situation le requiert et si l'OMI le juge approprié.

16 Les mesures prises sont spécifiques à chaque incident. Les discussions sont suffisamment détaillées et régulières pour garantir que toutes les options et les possibilités soient étudiées et évaluées. Cela peut signifier que le processus sera laborieux. Les parties concernées peuvent varier selon l'incident et plusieurs fois au long de l'enquête et de la facilitation/médiation. Le Secrétariat de l'OMI, autorité compétente (du fabricant/producteur/expéditeur et/ou de l'organisation en cause), l'association concernée et l'organisation en cause participent tous au processus.

17 La notification établie par l'OMI puis l'examen de l'incident par l'association concernée et l'organisation en cause peuvent suffire pour que l'organisation en cause prenne contact et coopère avec le fabricant/producteur/expéditeur concerné en vue de convenir de la marche à suivre pour résoudre le problème.

18 Si ce n'est pas le cas, le Secrétariat de l'OMI encourage l'association concernée et l'organisation en cause à examiner les circonstances de l'incident et à envisager tous les moyens susceptibles de résoudre le problème. À défaut, le Secrétariat de l'OMI contacte directement l'organisation en cause afin d'étudier les mesures qui permettraient de trouver une solution.

19 Si cette intervention aboutit, le Secrétariat de l'OMI collabore avec l'organisation en cause et le fabricant/producteur/expéditeur pour encourager le débat et la résolution du problème. Les expéditions suivantes permettront de vérifier si le problème a été résolu; le fabricant/producteur/expéditeur rendra compte du résultat à son autorité compétente et au Secrétariat de l'OMI pour que l'incident puisse être clos et la base de données actualisée en conséquence. Si le problème n'est pas résolu, le fabricant/producteur/expéditeur établit un autre rapport (faisant référence au premier) et recommence le processus de notification.

20 Si l'intervention échoue, cela peut être dû à une politique d'entreprise ou à une incapacité matérielle de transporter des matières radioactives. Ce processus n'est pas censé compromettre la sécurité. Par conséquent, si le refus est dû à une incapacité de transporter les matières radioactives en toute sécurité (par exemple par manque de matériel, de procédures ou d'infrastructures appropriés), la décision est alors soit finale, soit soumise à discussion pour déterminer comment manipuler et expédier ces produits en toute sécurité. Si le problème découle d'une politique, l'organisation en cause est tenue d'envisager d'autres solutions pour l'avenir. L'OMI l'aidera à percevoir l'impact de ce problème sur le secteur et la "sensibilisera" aux réglementations, aux mesures de précaution et aux contrôles en vigueur pour que le transport de ces produits s'effectue en toute sécurité. Si une solution est trouvée, le fabricant/producteur/expéditeur prend les mêmes mesures que celles indiquées dans le

paragraphe précédent. Dans le cas contraire, l'incident est clos et la base de données actualisée en conséquence.

21 Il se peut également que le Secrétariat de l'OMI parvienne à rapprocher les associations du secteur (représentant le fabricant/producteur/expéditeur) et les associations concernées pour qu'elles définissent ensemble une approche plus large et générale du problème des refus.

22 Si le refus est dû à la réglementation, le Secrétariat général de l'OMI collabore avec l'AIEA pour déterminer la marche à suivre. La réussite ou l'échec de cette intervention sont gérés comme indiqué ci-dessus.

23 Plus généralement, l'AIEA et l'OMI devraient étudier les possibilités de normaliser les prescriptions des réglementations relatives au transport maritime et à la manutention, ainsi que les processus, pratiques et procédures requis au niveau des ports et avec les autorités portuaires du monde entier. La prise de mesures portant uniquement sur ces facteurs devrait faciliter la résolution du problème et aider les deux organisations à exécuter leur mandat dans cet important domaine. La cohérence des prescriptions facilitera considérablement la bonne marche du processus.

Établissement de rapports

24 Il s'agit de la dernière étape du processus. Les résultats du processus de facilitation/médiation (réussite/échec) sont enregistrés dans la base de données de manière à clore chaque incident. Le Secrétariat de l'OMI devra tenir la base de données à jour et établir des rapports de situation pour chaque réunion de l'Assemblée et du Comité FAL. Ce rapport pourrait relever d'un point figurant en permanence à l'ordre du jour de chacune de ces réunions, et sera rédigé sous la forme de propositions (du Secrétariat), dans les délais requis pour être examiné lors de ces réunions. Le Secrétariat de l'OMI poursuivra sa coopération avec l'AIEA.

25 L'organigramme du processus qui figure à l'annexe 3 résume les mesures et résultats décrits ci-dessus.

Récapitulatif du mode opératoire

26 Le Comité de la simplification des formalités surveille les cas de refus de transport de matières radioactives et apporte son soutien au règlement de la question. Sans intervenir directement dans les cas individuels, il devrait s'attacher à trouver des moyens généraux de venir à bout des causes profondes sur le long terme. Il examine les comptes rendus, recherchera les causes véritables du problème et convient de mesures à prendre pour y remédier.

27 Les organismes des Nations Unies intéressés mettront collectivement au point des procédures administratives, des systèmes et une base de données centrale sécurisée afin de conserver, de compiler et d'analyser les rapports. Pour faciliter cette analyse, la base de données comprendra des champs qui permettront de regrouper les rapports.

Le mode opératoire sera le suivant :

1 Notification des incidents

Le Secrétariat de l'OMI :

- .1 nomme un point de contact auquel les rapports seront soumis; et
- .2 met en place une méthode mutuellement agréée de partage de l'information.

Les fabricants/producteurs/expéditeurs devraient :

- .3 utiliser le formulaire type de rapport pour notifier les cas de refus et de retard (comme indiqué en annexe); et
- .4 remettre le rapport à l'Autorité compétente.

L'Autorité compétente devrait :

- .5 vérifier le bien-fondé des renseignements contenus dans le rapport établi par les fabricants/producteurs/expéditeurs; et
- .6 remettre le rapport à l'organisme des Nations Unies compétent.

2 Enquête sur les causes de l'incident

Les autorités compétentes concernées :

- .1 étudient ensemble les rapports relatifs aux refus d'expédition afin d'en déterminer la cause profonde; et
- .2 une fois la cause profonde identifiée, en avisent l'organisme des Nations Unies concerné.

Le Secrétariat de l'OMI :

- .3 assure la coordination avec les autorités compétentes et les fabricants/producteurs/expéditeurs en difficulté afin de garantir l'exactitude du rapport;
- .4 partage l'information avec les autres organismes des Nations Unies et assure la coordination des efforts à mettre en œuvre ultérieurement; et
- .5 informe les associations et organisations concernées des cas signalés.

3 Facilitation/Médiation au cas par cas

Toutes les parties prenantes, à savoir les fabricants/producteurs/expéditeurs, les autorités compétentes, les associations concernées, les organisations en cause et les organismes des Nations Unies s'emploieront ensemble à résoudre les problèmes à l'origine des refus ou retards rencontrés lors de l'expédition de matières radioactives.

Sur la base de ce qui précède, les parties prenantes devraient :

- .1 unir leurs efforts pour faciliter la conduite de l'enquête et remédier à la cause du refus ou retard; et

- .2 engager un dialogue franc et constructif sur l'incident en vue d'aboutir à une solution.

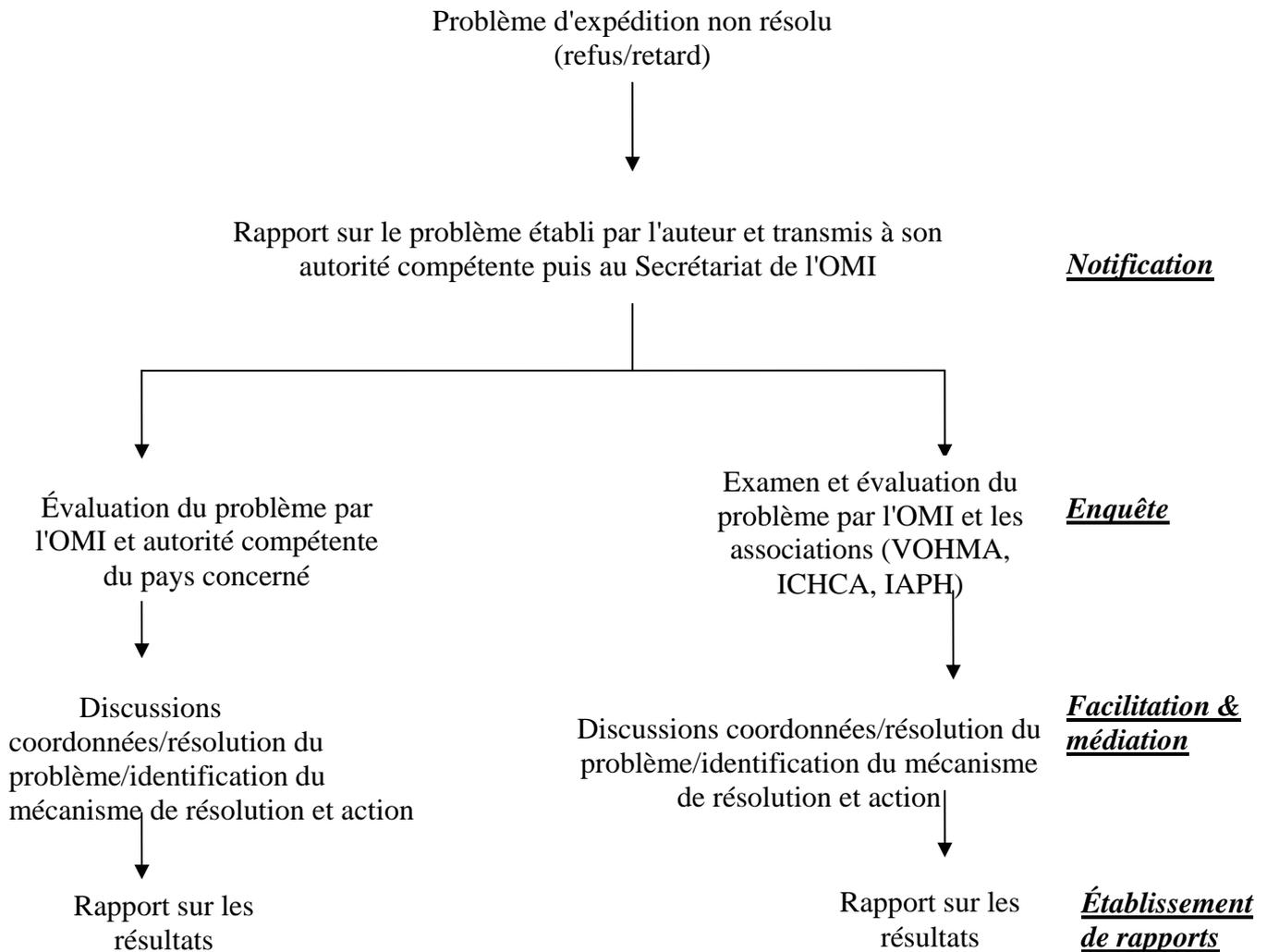
4 Communication d'informations sur les incidents

En coopération avec les organismes des Nations Unies intéressés, le Secrétariat de l'OMI :

- .1 veille à la mise à jour de la base de données, notamment en ce qui concerne les résultats des processus de facilitation/médiation; et
- .2 établi un rapport sur les circonstances, l'évolution, les causes et les conséquences des refus et retards qui sera soumis au Comité FAL et, le cas échéant, aux autres organes concernés.

ANNEXE 1

VUE D'ENSEMBLE DU PROCESSUS DE L'OMI



ANNEXE 2

**RAPPORT SUR LES DIFFICULTÉS LIÉES AU TRANSPORT DE MATIÈRES
RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7 DU CODE IMDG**

(soumis conformément aux dispositions de la résolution A.984(24) et aux décisions du FAL 34)

Rapport soumis par¹ :

Date du rapport :

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) :

Le transport du chargement ci-dessus a été retardé refusé

Chargeur :

Réceptionnaire :

Transporteur :

Nom de l'aéronef/du navire/du véhicule :

Type d'aéronef/de navire/de véhicule :

Numéro de l'appareil/Numéro OMI d'identification du navire/Numéro du véhicule :

Référence du vol/voyage/itinéraire :

Lieu et date de chargement :

Date du problème :

Nom de l'entité en cause :

Lieu(x) et date(s) de transit :

Destination :

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 informations ou observations pertinentes :

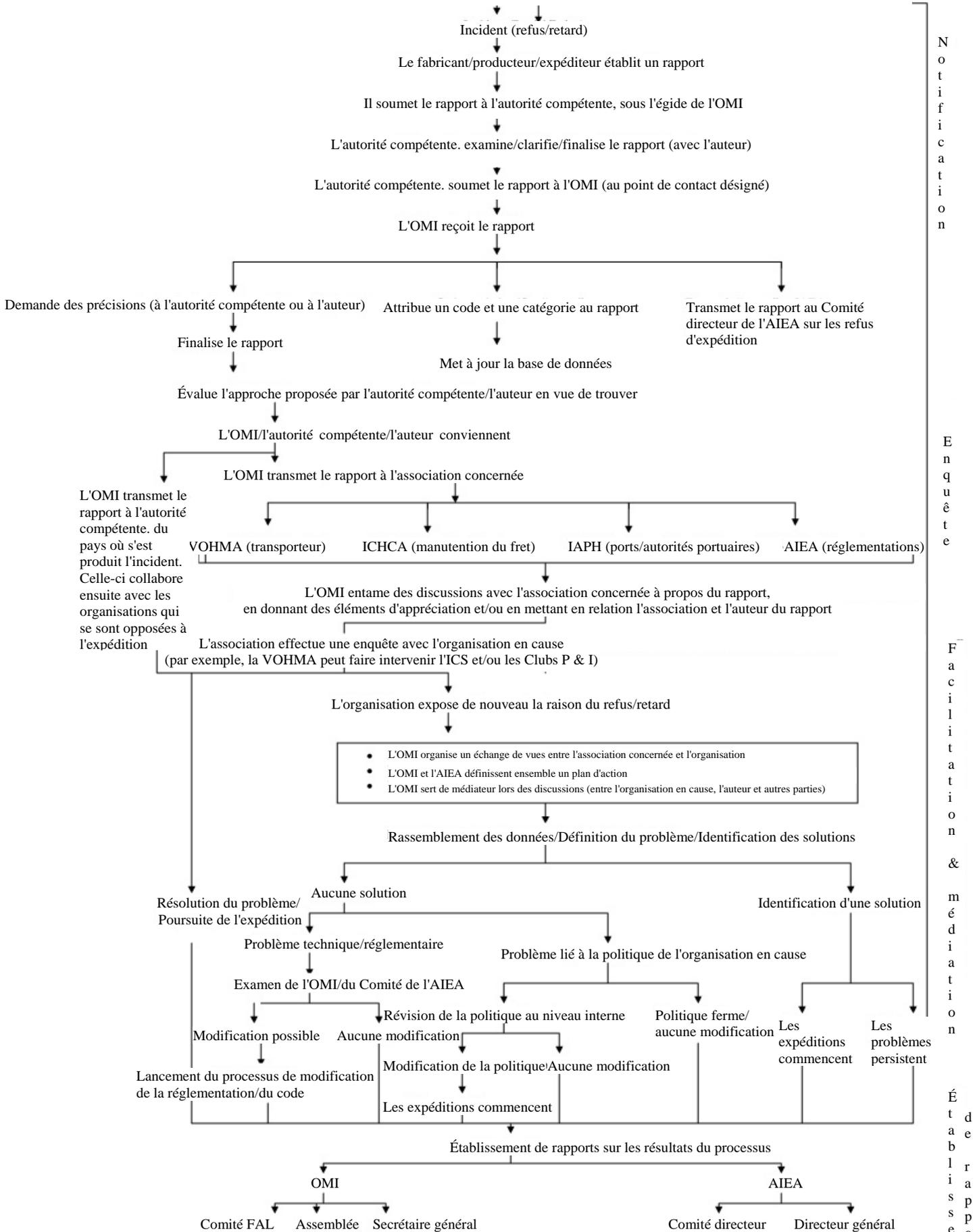
Suggestions (*le cas échéant*) :

Nom, fonction et coordonnées de la personne qui présente le rapport :

¹ Nom de l'administration maritime du Gouvernement Membre, de l'organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif ou du fabricant/producteur/expéditeur qui soumet le rapport.

Processus de l'OMI pour le suivi, la facilitation et la coordination de la résolution des difficultés liées au transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG

Le fabricant/producteur/expéditeur épuise toutes les possibilités de résoudre le refus ou le problème rencontré lors de l'expédition



Notification
 Enquête
 Facilitation
 médiation
 Établissement de rapports

ANNEXE 6**QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISoire
DE LA TRENTE-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ**

Adoption du règlement intérieur*

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

Examen général et application de la Convention :

- .1 état de la Convention
- .2 examen des Normes et Pratiques recommandées
- .3 élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention

Moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires :

- .1 possibilités offertes par le commerce électronique pour la facilitation du trafic maritime
- .2 mise au point de messages EDI permettant d'émettre les renseignements relatifs à la sûreté
- .3 révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique
- .4 coopération entre États Membres
- .5 recours au principe du guichet unique

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes :

- .1 personnel de bord
- .2 passagers clandestins
- .3 migrants illégaux
- .4 personnes secourues en mer

Certificats et documents devant se trouver à bord des navires et formulaires FAL :

- .1 liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires
- .2 accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires
- .3 mise en application des formulaires FAL 1 à 7

* Sous réserve de l'entrée en vigueur des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI.
I:\FAL\34\19.doc

Prévention et répression des actes illicites commis dans les ports et en mer

Sécurisation et facilitation du commerce international

Interface navire/port :

.1 facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses

Coopération et assistance techniques

Institutionnalisation du Comité*

Relations avec d'autres organisations

Application des Directives du Comité

Programme de travail

Élection du président et du vice-président pour 2009

Divers

* Sous réserve de l'entrée en vigueur des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI.