



COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
35ème session
Point 17 de l'ordre du jour

FAL 35/17
19 mars 2009
Original: ANGLAIS

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

Table des matières

Section		Page
1	GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	7
3	EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	7
4	EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION	9
5	MOYENS ÉLECTRONIQUES POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LES NAVIRES	15
6	FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	23
7	CERTIFICATS ET DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD DES NAVIRES ET FORMULAIRES FAL	35
8	PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS DANS LES PORTS ET EN MER	39
9	SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL	40
10	INTERFACE NAVIRE/PORT	45
11	COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES	46
12	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	49
13	APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	52
14	PROGRAMME DE TRAVAIL	53

Section		Page
15	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE PRÉSIDENT POUR 2010	55
16	DIVERS	56

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
ANNEXE 2	RÉSOLUTION FAL.10(35) - ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965
ANNEXE 3	PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE - APPLICATION ET RÉVISION DES DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN
ANNEXE 4	DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION ESPAGNOLE
ANNEXE 5	DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION AUSTRALIENNE
ANNEXE 6	DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION MALTAISE
ANNEXE 7	PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR L'EXERCICE BIENNAL 2010-2011

1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction

1.1 Le Secrétaire général a ouvert, le 12 janvier 2009, la première session du Comité de la simplification des formalités depuis son institutionnalisation en vertu de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale. La session s'est tenue du 12 au 16 janvier 2009, sous la présidence de M. Charles Abela (Malte) qui a été élu à l'unanimité Président pour 2009, à l'ouverture de la session. Il s'agissait de la trente-cinquième session du Comité depuis que le Groupe de travail ad hoc sur la simplification des formalités s'était réuni, pour la première fois du 27 au 29 septembre 1967, en qualité d'organe consultatif chargé de conseiller le Secrétaire général. Le Comité avait tenu sa septième session du 9 au 13 avril 1973, première réunion après que le Conseil eut décidé, le 24 mai 1972, de constituer un comité de la simplification des formalités, en tant qu'organe subsidiaire du Conseil chargé de s'acquitter, entre autres, des fonctions du Groupe de travail ad hoc sur la simplification des formalités.

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

AFRIQUE DU SUD	ITALIE
ALGÉRIE	JAPON
ALLEMAGNE	LIBÉRIA
ANGOLA	LITUANIE
ARABIE SAOUDITE	MALAISIE
ARGENTINE	MALTE
AUSTRALIE	MAROC
BAHAMAS	MEXIQUE
BAHREÏN	NIGÉRIA
BELGIQUE	NORVÈGE
BELIZE	PANAMA
BRÉSIL	PAYS-BAS
CANADA	PÉROU
CHILI	PHILIPPINES
CHINE	POLOGNE
CHYPRE	PORTUGAL
COLOMBIE	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
CUBA	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
DANEMARK	ROYAUME-UNI
ÉGYPTE	SAINT-KITTS-ET-NEVIS
ÉQUATEUR	SINGAPOUR
ESPAGNE	SUÈDE
ESTONIE	THAÏLANDE
ÉTATS-UNIS	TONGA
FÉDÉRATION DE RUSSIE	TURQUIE
FINLANDE	TUVALU
FRANCE	UKRAINE
GHANA	URUGUAY
GRÈCE	VANUATU
ÎLES MARSHALL	VENEZUELA (RÉPUBLIQUE
INDE	BOLIVARIENNE DU)
INDONÉSIE	YÉMEN
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')	

ainsi que le Membre associé de l'OMI ci-après :

HONG KONG, CHINE

1.3 Ont assisté également à la session des représentants de l'institution spécialisée des Nations Unies ci-après :

AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA)

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

ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES (OMD)
COMMISSION EUROPÉENNE (CE)
ORGANISATION MARITIME DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE
(OMAOC)
LIGUE DES ÉTATS ARABES

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

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)
COMITÉ INTERNATIONAL RADIO-MARITIME (CIRM)
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)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PÉTROLIERS
INDÉPENDANTS (INTERTANKO)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES LIGNES DE CROISIÈRE (CLIA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES
SOLIDES (INTERCARGO)
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)
INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' ASSOCIATION (IHMA)
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARITIME UNIVERSITIES (IAMU)

1.5 M. Neil F. Ferrer (Philippines), Président du Comité de la sécurité maritime a également assisté à la session.

Allocution d'ouverture

1.6 Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le Secrétaire général a félicité les membres du Comité de l'entrée en vigueur des **amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI**, qui avaient pour but d'institutionnaliser le Comité. Il a fait savoir, pour mémoire, que le 7 décembre 2007, le Gouvernement de la République du Yémen avait déposé son instrument d'acceptation des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ce qui

avait permis d'atteindre le nombre total d'**acceptations explicites** requis, soit deux tiers des Membres de l'OMI, pour que les conditions d'entrée en vigueur des amendements soient remplies. Ceux-ci étaient donc entrés en vigueur à l'égard de tous les États Membres de l'OMI douze mois plus tard, soit le 7 décembre 2008.

Il a souligné que le Comité avait un rôle central à jouer et une tâche importante à accomplir à l'heure de la mondialisation alors que les personnes et les biens circulent plus librement que jamais et que les échanges de services et d'informations connaissent une progression sans précédent. En conséquence de la récente expansion du commerce à l'échelle mondiale, le secteur des transports maritimes assure désormais un rôle principal dans le **transport** des marchandises et la **facilitation** des échanges mondiaux. En outre, du fait de la mondialisation, les distances se sont raccourcies; le monde est donc davantage interdépendant et interconnecté; d'où les mesures prises à un endroit ont des répercussions ailleurs, dans le reste de la région, voire dans le reste du monde. Comme tout autre secteur, le transport maritime ne peut échapper aux effets, positifs ou négatifs, de ce type d'**interconnexion**. Les répercussions de la crise financière qui sévit depuis l'été dernier de l'hémisphère Nord se font déjà sentir sur l'activité économique, n'épargnant aucun secteur et faisant craindre une récession mondiale qui, si elle avait effectivement lieu, frapperait durement aussi certains éléments du secteur des transports maritimes. Un ralentissement mondial de l'activité économique pourrait également compromettre l'efficacité du trafic maritime international, surtout s'il devait donner lieu à une résurgence de pratiques nationales protectionnistes faisant obstacle au libre échange.

Le Secrétaire général s'est également référé à l'adoption des amendements qu'il était proposé d'apporter à la Convention FAL et aux points de l'ordre du jour du Comité qui devaient être examinés en détail par des groupes de travail, notamment les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et le Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL, ainsi qu'aux faits nouveaux concernant le principe du guichet unique et d'autres questions qui relevaient du Comité.

Le texte intégral de l'allocation d'ouverture du Secrétaire général est reproduit dans le document FAL.35/INF.8.

Observations du Président

1.7 Le Président a remercié le Secrétaire général, puis a noté avec satisfaction les renseignements qui avaient été communiqués au sujet de l'entrée en vigueur des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI et a déclaré que les paroles d'encouragement, de même que les avis et les requêtes du Secrétaire général, seraient dûment pris en considération lors des délibérations du Comité et de ses groupes de travail et de rédaction.

Adoption de l'ordre du jour

1.8 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire, diffusé sous la cote FAL 35/1/Rev.1, comme ordre du jour de la session et a pris note du calendrier provisoire (FAL 35/J/3) destiné à servir de guide pour la conduite des travaux de la session.

Adoption du Règlement intérieur

1.9 Le Comité a noté avec grand plaisir que les conditions d'entrée en vigueur des amendements de 1991 à la Convention portant création de l'OMI (amendements de 1991), relatifs à l'institutionnalisation du Comité de la simplification des formalités, avaient enfin été réunies le 7 décembre 2007, et que, par conséquent, ces amendements étaient entrés en

vigueur à l'égard de tous les États Membres de l'Organisation, le 7 décembre 2008. Le Comité était donc désormais pleinement institutionnalisé et jouait un rôle égal à celui des autres comités. Le Comité a exprimé sa profonde reconnaissance à tous ceux qui avaient contribué à ce que soit atteint le nombre requis d'acceptations des amendements de 1991.

1.10 Rappelant qu'aux termes de l'article 50 de la Convention portant création de l'OMI, il "adopte son Règlement intérieur", le Comité est convenu qu'il devait adopter son Règlement intérieur avant d'entamer ses délibérations. À cet égard, il a examiné le projet de règlement intérieur qui figurait en annexe au document FAL 35/1/3, lequel avait été mis au point par le Secrétariat à partir du projet de règlement intérieur qu'il appliquait déjà à titre provisoire. Le Comité a noté que le projet de règlement intérieur dont il était saisi reprenait en grande partie les dispositions des règlements intérieurs des autres comités, les seules différences avec ceux-ci ayant trait aux fonctions et aux besoins spécifiques au Comité.

1.11 Le Comité a rappelé aussi qu'il avait examiné le projet de règlement intérieur pour la première fois à sa vingt et unième session, en avril 1992, après que l'Assemblée eut adopté les amendements de 1991 à sa dix-septième session ordinaire, par sa résolution A.724(17). À sa vingt-deuxième session, en avril 1993, le Comité avait approuvé en principe le projet de règlement intérieur qui figurait dans le rapport sur les travaux de cette session (FAL 22/19, annexe 6). Le texte avait ensuite été diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.164 à tous les Membres afin que ceux-ci l'examinent à l'échelon national et si nécessaire, proposent des amendements au FAL 23.

1.12 Le Comité a rappelé qu'à sa vingt-troisième session, en novembre 1994, il avait approuvé son projet de Règlement intérieur et décidé qu'il l'appliquerait à titre provisoire lors de ses futures réunions et ce, jusqu'à l'entrée en vigueur des amendements de 1991, ce dont avait pris note le Conseil à sa soixante-treizième session, tenue le même mois.

1.13 Le Comité a rappelé également qu'après avoir noté, en juillet 2004, la décision du C 92 concernant la question de la présence de la presse aux réunions des organes de l'Organisation, il avait adopté, à sa trente et unième session, des amendements à la règle, intitulée "Publicité des séances" afin d'aligner le projet de règlement intérieur utilisé alors sur les décisions du C 92. Le C 93 avait pris note de ces amendements en novembre 2004.

1.14 Le Comité a rappelé en outre qu'après avoir noté, en juillet 2005 que le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) avaient adopté une approche légèrement différente de la question en adoptant des amendements à leurs règlements intérieurs respectifs en ce qui concernait la présence des médias, il avait décidé, à sa trente-deuxième session, de s'aligner sur le MSC et le MEPC et d'harmoniser en conséquence les dispositions pertinentes de son Règlement intérieur.

1.15 Par ailleurs, après avoir noté que le MSC 80 avait accepté que des experts participent aux sessions du MSC et des sous-comités à condition qu'ils fournissent des conseils ou des avis spécialisés par écrit uniquement par l'intermédiaire du Secrétariat, qu'ils participent seulement à des sessions, ou des séances, auxquelles ils avaient été expressément invités et ce, sans prendre part aux débats et sans droit de vote, en conséquence de quoi il avait modifié son Règlement intérieur pour y inclure un nouvel article, intitulé "Invitation d'experts", le FAL 32 avait décidé de suivre une approche semblable. Il avait donc adopté des amendements à l'article, intitulé "Publicité des séances" et avait incorporé dans son projet de Règlement intérieur un nouvel article, intitulé "Invitation d'experts", ce dont le C/ES 24 avait pris note en novembre 2005.

1.16 Notant qu'aucun Membre de l'Organisation n'avait proposé ou ne proposait d'amendement au projet de Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités qui figurait en annexe au document FAL 35/1/3 (Secrétariat), le Comité a adopté le texte en question, conformément aux dispositions de l'article 50 de la Convention portant création de l'OMI, en tant que Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités, tel qu'il figure à l'annexe 1.

1.17 Le Secrétariat a fait savoir qu'il publierait en 2009 une nouvelle édition de la publication, intitulée "Documents de base – Volume I", laquelle contiendrait notamment une version récapitulative de la Convention portant création de l'OMI incluant les amendements de 1991 et, conformément à la pratique suivie pour la publication du règlement intérieur des autres organes de l'Organisation, le règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités.

Élection du vice-président pour 2009

1.18 À l'ouverture de la session, le Comité a décidé que l'élection du vice-président pour 2009 serait reportée et se tiendrait en même temps que l'élection du président et du vice-président pour 2010.

Pouvoirs

1.19 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 noté les renseignements figurant dans les documents FAL 35/2 (Secrétariat), FAL 35/2/1 (Secrétariat), FAL 35/2/2 (Secrétariat), FAL 35/2/3 (Secrétariat), FAL 35/2/4 (Secrétariat) relatifs aux résultats des travaux de l'A 25, du C 98, du C/ES 24, du C 100, du C 101, du MSC 83, du MSC 84, du MEPC 56, du MEPC 57, du TC 58 et du MSC 84 au sujet des questions intéressant ses travaux, puis a décidé d'examiner les différentes questions au sujet desquelles il devait prendre des mesures au titre des points correspondants de l'ordre du jour.

3 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION

Examen des propositions d'amendements à l'Annexe de la Convention

3.1 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait approuvé des propositions d'amendements à l'Annexe de la Convention¹ en vue de leur adoption à la présente session (FAL 34/19, paragraphes 4.2 à 4.21). Il a rappelé également qu'il avait longuement délibéré de ces propositions lors du FAL 33 et du FAL 34.

3.2 Le Comité a rappelé aussi que les propositions d'amendements avaient été diffusées à tous les Membres de l'OMI et aux Gouvernements contractants² sous couvert de la lettre circulaire No 2871 du 28 avril 2008.

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.

3.3 Le Comité a examiné les propositions d'amendements à l'Annexe de la Convention qui figuraient à l'annexe du document FAL 35/3 (Secrétariat) et a noté un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel à apporter à ces propositions. Étant donné qu'aucun Gouvernement contractant n'a soulevé de problème quant au fond des amendements proposés, le Comité a décidé d'adopter les amendements en question.

Constitution d'un groupe de rédaction

3.4 Le Comité a constitué un groupe de rédaction sur les amendements à la Convention, sous la présidence de M. C. Atalianis (Chypre), et l'a chargé, compte tenu des délibérations qui avaient eu lieu et des décisions prises en séance plénière, des tâches suivantes :

- .1 mettre au point le texte définitif des amendements à l'Annexe de la Convention et de la résolution FAL connexe, afin que le Comité puisse l'examiner et l'adopter; et
- .2 présenter son rapport le jeudi 15 janvier 2009 au plus tard.

Adoption des amendements à l'Annexe de la Convention

3.5 Après avoir reçu le rapport du Groupe de rédaction (FAL 35/WP.4) et sans procéder à un nouvel échange de vues, le Comité a adopté à l'unanimité, le 16 janvier 2009, par la résolution FAL.10(35) et conformément à l'article³ VII 2) a), les amendements à l'Annexe de la Convention. Le texte de la résolution FAL.10(35), à laquelle est joint en annexe le texte des amendements qui ont été adoptés, est reproduit à l'annexe 2 du présent rapport.

Date d'entrée en vigueur des amendements

3.6 Le Comité a également décidé à l'unanimité que lesdits amendements entreraient en vigueur, conformément à l'article VII 2) b), le 15 mai 2010, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général avant le 15 février 2010 qu'ils n'acceptent pas les amendements.

Instructions au Secrétariat

3.7 Le Comité a autorisé le Secrétariat, lors de l'établissement des textes authentiques et certifiés conformes des amendements dans les langues et les traductions officielles, à apporter au texte toute modification qu'il pourrait juger appropriée, ainsi qu'à appeler l'attention du Comité sur toute erreur ou omission susceptible de nécessiter une intervention de la part des Gouvernements contractants. Le Comité a autorisé aussi le Secrétariat à améliorer la présentation des Formulaires FAL de l'OMI.

3.8 Lors de l'adoption des amendements susmentionnés, le Comité a noté qu'il devra examiner, dans le cadre de la révision approfondie de la Convention, les questions recensées par le Groupe de rédaction (FAL 35/WP.4, paragraphes 6 à 9). À cet égard, le Comité a chargé le Secrétariat d'établir et de diffuser, en vue du FAL 36, une liste récapitulant les questions susmentionnées avec celles recensées par le Groupe de travail sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention (point 4 de l'ordre du jour) et par le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires (point 5 de l'ordre du jour).

³ Le terme *article* désigne un article de la Convention.

Observations du Président

3.9 En félicitant les membres du Comité de l'adoption des amendements à la Convention, le Président a indiqué que ces amendements contribueraient de manière utile aux efforts que déployaient actuellement les Gouvernements contractants en vue de faciliter le trafic maritime international.

4 EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION

État de la Convention

Adhésion à la Convention

4.1 Le Comité a noté les renseignements communiqués dans le document FAL 35/INF.3[§] (Secrétariat) et, en particulier, le fait que, depuis le FAL 34, le Nicaragua, la Sierra Leone, la République-Unie de Tanzanie et le Panama avaient adhéré à la Convention respectivement le 4 juillet 2007, le 10 mars 2008, le 23 juillet 2008 et le 1er septembre 2008. Le nombre de Gouvernements contractants à la Convention s'élevait donc à 114, soit quatre Gouvernements contractants de plus que lors du FAL 34. Le Comité a noté aussi que la liste des Gouvernements Contractants à la Convention était également disponible sur le site Web de l'Organisation (www.imo.org).

4.2 Le Comité a remercié les États Membres qui avaient adhéré à la Convention ou en étaient devenus Parties par voie de succession. Il a de nouveau prié instamment ceux qui n'avaient pas encore adhéré à la Convention d'envisager de le faire dès que possible, en particulier vu l'institutionnalisation récente du Comité, afin qu'ils contribuent à l'action menée par l'Organisation pour encourager un plus grand nombre de pays à accepter la Convention et à adopter les mesures qui y sont énoncées, et à l'action et aux travaux menés par le Comité pour faire appliquer à l'échelle internationale les mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

Application de la Convention

4.3 Le Comité a noté les renseignements communiqués par le Venezuela (FAL 35/4/2), qui rendaient compte des progrès accomplis dans l'application de la Convention sur le plan juridique et au niveau opérationnel, au sein du système portuaire national du Venezuela.

4.4 Le Comité a invité le Venezuela à le tenir informé des faits nouveaux et prié instamment tous les Gouvernements contractants de communiquer au Comité, en vue d'en faire part à tous les Gouvernements contractants, les renseignements relatifs à l'application de la Convention, y compris aux difficultés qu'ils pourraient rencontrer à cet égard.

Examen des Normes⁴ et des Pratiques recommandées⁵

4.5 Le Comité a rappelé que le FAL 29 avait décidé d'examiner les Normes et Pratiques recommandées par rapport auxquelles des différences avaient été notifiées par les Gouvernements contractants, en vue de déterminer si elles étaient obsolètes ou s'il serait possible de les modifier pour les rendre plus largement acceptables, et d'établir un mécanisme qui encouragerait les Parties à passer en revue les différences qu'elles ont recensées et les autres mesures qu'elles ont prises pour aligner leurs prescriptions et procédures nationales sur

[§] Diffusé à nouveau sous la cote FAL 35/INF.3/Rev.1 (en anglais seulement).

⁴ "Normes" désigne les normes qui figurent à l'Annexe de la Convention.

⁵ "Pratiques recommandées" désigne les pratiques recommandées qui figurent à l'Annexe de la Convention.

celles de la Convention, et qu'il avait 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 la mise en œuvre des pratiques recommandées. À cette fin, un questionnaire pourrait être envoyé à tous les Gouvernements contractants, pour les inviter à communiquer des renseignements à jour sur les différences qu'ils avaient relevées et la mise en œuvre des pratiques recommandées.

4.6 Le Comité a aussi rappelé que, après avoir confirmé la nécessité d'élaborer ce questionnaire et décidé de l'envoyer à tous les États Membres, non seulement pour traiter des différences recensées par les Gouvernements contractants, mais également pour déterminer les difficultés auxquelles se heurtaient les États Membres pour adhérer à la Convention, le FAL 30 avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.184, intitulée "Examen des normes et pratiques recommandées de l'Annexe de la Convention FAL", à laquelle était annexé le questionnaire susmentionné.

4.7 À la suite de la diffusion de la circulaire FAL.3/Circ.184, le Comité a rappelé que le FAL 31 avait noté que seuls 14 États Membres et un Membre associé avaient répondu au questionnaire.

4.8 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 34 avait réaffirmé son intention de passer en revue les normes par rapport auxquelles des différences avaient été notifiées par les Gouvernements contractants à la Convention, ainsi que les pratiques recommandées que les Gouvernements contractants avaient choisi de ne pas appliquer, en vue de déterminer si elles étaient obsolètes ou s'il serait possible de les modifier pour les rendre plus largement acceptables.

4.9 Le Comité a rappelé aussi que, en vertu de l'article VIII 1), tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons particulières d'exiger des dispositions différentes de celles prévues dans ladite norme, doit informer le Secrétaire général de cette situation et des différences existant avec la norme.

4.10 Le Comité a rappelé en outre que, en vertu de l'article VIII 3), les Gouvernements contractants sont instamment invités à adapter dans toute la mesure du possible aux Pratiques recommandées, les procédures, formalités et documents qu'ils exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.

4.11 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 34 avait jugé nécessaire en premier lieu que les Gouvernements contractants fournissent des renseignements à jour sur les éventuelles différences entre les dispositions qu'ils avaient adoptées et les Normes, ainsi que sur les Pratiques recommandées qu'ils appliquaient et il avait décidé de demander aux Gouvernements contractants qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire figurant à l'annexe de la circulaire FAL.3/Circ.184 de compléter et de renvoyer au Secrétariat le questionnaire, figurant dans la circulaire FAL.3/Circ.187, intitulée "Examen des Normes et Pratiques recommandées". Le Comité a rappelé aussi que le FAL 34 avait invité les États Membres qui n'étaient pas des Gouvernements contractants à compléter et à renvoyer le questionnaire figurant dans la circulaire FAL.3/Circ.187 de façon à pouvoir identifier les obstacles qui les empêchaient d'adhérer à la Convention et à les encourager à élaborer la législation nationale nécessaire et, le cas échéant, à demander à l'Organisation l'assistance dont ils ont besoin pour donner effet aux dispositions de la Convention.

4.12 Le Comité a été informé que, outre les renseignements qui lui avaient été communiqués à sa dernière session dans le document FAL 34/INF.2, depuis le FAL 34, seuls trois pays, à savoir le Japon, la Nouvelle-Zélande et Hong Kong, Chine, avaient répondu au questionnaire publié dans la circulaire FAL.3/Circ.187.

4.13 En outre, depuis le FAL 34, les quatre États ci-après avaient notifié des différences en application de l'article VIII :

- .1 l'Australie, eu égard aux différences qui existaient entre les pratiques australiennes concernant les listes de l'équipage et les normes 2.6.1 et 3.4.5 actuelles. Cette notification a été diffusée dans la circulaire FAL.3/Circ.189; et
- .2 la Roumanie, le Danemark et les Pays-Bas, eu égard aux différences qui existaient entre certaines dispositions des Normes et la législation de l'Union européenne. Ces notifications ont été publiées respectivement dans les circulaires FAL.3/Circ.190, 191 et 193.

4.14 Le Président a estimé, avis que le Comité a partagé, qu'en l'absence de communications, de manière générale, de réponses au questionnaire, il semblait que le moment était venu de réviser l'ensemble de la Convention, en particulier au regard des développements récents, à savoir, notamment les amendements à la Convention SOLAS, le Code ISPS et les problèmes concernant le débarquement des personnes secourues en mer, les migrants illégaux, etc. En outre, compte tenu de l'avis de l'Assemblée eu égard à l'équilibre à établir entre la sûreté et la facilitation, on pouvait se demander s'il ne fallait pas élargir la Convention de manière à aborder les problèmes d'actualité, tels que les sorties à terre et d'autres problèmes nouveaux concernant l'interface navire-terre.

4.15 Un certain nombre de délégations ont indiqué que, si les dispositions de l'Annexe de la Convention devenaient plus contraignantes, celle-ci pourrait contribuer efficacement à la facilitation du trafic maritime et des traversées. Une délégation a estimé qu'il pourrait être nécessaire de réviser et d'actualiser les dispositions des articles VIII 1) et VIII 3) ayant trait à la notification. Deux délégations observatrices ont suggéré de réviser et d'actualiser les dispositions de l'Annexe de la Convention de manière à réduire la charge imposée et à l'harmoniser avec les travaux d'autres organes de l'Organisation sur les questions relevant du champ d'application de la Convention.

4.16 Le Comité a décidé d'entreprendre une révision approfondie de la Convention pour s'assurer qu'elle tient compte de manière appropriée des besoins actuels et futurs du secteur des transports maritimes et afin d'actualiser ses dispositions de manière à refléter, par exemple, les faits nouveaux dans le domaine de la transmission des informations et des données par voie électronique et du concept du guichet unique. Le Comité a décidé aussi que les travaux connexes seraient effectués au titre du point de l'ordre du jour consacré à l'examen général et à l'application de la Convention et que, du moins pour le moment, il était inutile d'inscrire à l'ordre du jour un nouveau point spécifique à ce sujet.

4.17 Le Comité a invité les Gouvernements contractants et les États Membres, en particulier ceux qui rencontraient des difficultés pour adhérer à la Convention, à soumettre des propositions pertinentes, ainsi que leur bien-fondé, sur la question des principes à suivre pour procéder à cette révision, les nouvelles questions qui pourraient être traitées dans le cadre de la Convention, ainsi que les dispositions existantes qu'il y aurait lieu de modifier.

Élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention

Rappel des faits

4.18 Le Comité a rappelé que le FAL 30 avait examiné la question de l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention et que le FAL 31 était convenu que ce manuel pourrait faciliter l'interprétation des aspects juridiques des dispositions de la Convention qui pouvaient être complexes et parfois difficiles à comprendre. Une explication des dispositions et des meilleures pratiques, sous forme d'un instrument facile à utiliser, pourrait contribuer à une meilleure compréhension et renforcer ainsi la mise en œuvre de la Convention. Ayant noté que le manuel proposé constituait un document général qui contiendrait des interprétations des Normes et des Pratiques recommandées, le FAL 31 était convenu que le manuel pourrait servir de lien utile entre la Convention et l'élaboration de la législation nationale pertinente. Il avait aussi décidé que le manuel proposé soit simple à utiliser et ne nécessite pas l'application de la procédure d'amendement usuelle de la Convention. Il avait décidé aussi que l'élaboration de ce manuel tiendrait compte des principes directeurs ci-après :

- .1 favoriser et améliorer l'application de la Convention;
- .2 comprendre des explications sur les Normes et les Pratiques recommandées afin de faciliter leur éventuelle application, en fournissant des avis techniques et en indiquant les meilleures pratiques;
- .3 permettre une meilleure compréhension des principes fondamentaux de la Convention et favoriser ainsi son application;
- .4 aider les Gouvernements contractants à élaborer leur législation nationale et autres instruments réglementaires; et
- .5 ne pas avoir un caractère contraignant pour les Gouvernements contractants et n'entraîner aucune obligation juridique.

4.19 Le Comité a rappelé que l'élaboration du manuel explicatif s'était poursuivie lors de chaque session depuis le FAL 31 et que le FAL 34 avait fait avancer l'examen de cette question grâce aux travaux du Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention lequel, notamment, avait poursuivi l'élaboration du manuel explicatif et élaboré un document de travail (FAL 35/4 (Secrétariat)) lequel contenait un état récapitulatif des travaux effectués jusqu'à la fin du FAL 34.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.20 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait convoqué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, a noté les travaux effectués pendant l'intersession et approuvé le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 35/4/1 (Pays-Bas au nom du Groupe de travail par correspondance)) dans son ensemble.

4.21 La République islamique d'Iran (FAL 35/4/3) a communiqué des renseignements concernant les statistiques recueillies auprès des gens de mer au sujet des formalités compliquées exigées par les agents portuaires de nombreux pays, en particulier dans les terminaux de navires-citernes. Elle a formulé des observations au sujet des mesures d'exécution prises par certains États et de la mise en place dans les États Membres d'un service centralisé qui puisse procéder aux formalités au nom des autorités locales, ainsi

qu'au sujet de la mise en place d'un organisme de droit public qui effectuerait des inspections programmées pour garantir le respect des dispositions de la Convention et traiterait également des cas de non-respect des dispositions par les navires ou les autorités locales.

Convocation d'un groupe de travail

4.22 Le Comité a convoqué de nouveau le Groupe de travail sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, présidé par M. E. Broekema (Pays-Bas) et l'a chargé, d'accomplir les tâches ci-après en tenant compte des débats menés et des décisions prises en séance plénière :

- .1 poursuivre l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, en se fondant sur les documents FAL 35/4 et FAL 35/4/1 et en tenant compte des observations formulées dans le document FAL/35/4/3;
- .2 recenser les questions qu'il reste à examiner afin d'achever l'élaboration de la première version d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention et définir le mandat d'un groupe de travail par correspondance qui travaillerait pendant l'intersession en vue d'achever les travaux avant le FAL 36; et
- .3 soumettre un rapport à la plénière le jeudi 15 janvier 2009.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.23 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 35/WP.2), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées ci-dessous :

- .1 noté les progrès accomplis en ce qui concerne l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention et l'état d'avancement de la rédaction des différentes sections (FAL 35/WP.2, paragraphe 4);
- .2 pris note des dispositions proposées en vue de faire avancer les travaux pendant l'intersession et, à cet égard, constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention, sous la houlette des Pays-Bas*, en le chargeant du mandat défini au paragraphe 4.24;
- .3 noté l'avis du Groupe concernant les dispositions des Normes 2.20, 3.20 et 3.23 qui semblent caduques (FAL 35/WP.2, paragraphes 6 et 7);
- .4 invité les Gouvernements contractants à formuler des propositions concernant les dispositions qui semblent caduques, dans le cadre de la révision approfondie proposée de la Convention (FAL 35/WP.2, paragraphe 6);

*

Coordinateur :

M. Ed 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

- .5 souscrit à la recommandation du Groupe selon laquelle la note de bas de page de la Pratique recommandée 3.11.2 devrait être remplacée (FAL 35/WP.2, paragraphe 5);
- .6 pris note de l'avis du Groupe selon lequel les notes de l'Annexe à la Convention devraient être transférées dans le Manuel explicatif, dans le cadre de révision approfondie proposée de la Convention (FAL 35/WP.2, paragraphe 9);
- .7 pris note des observations formulées par le Groupe concernant les mesures de contrôle mises en œuvre par les autorités nationales (FAL 35/WP.2, paragraphe 10);
- .8 pris note des observations formulées par le Groupe concernant les définitions (FAL 35/WP.2, paragraphe 11);
- .9 pris note de l'avis du Groupe concernant la publication du Manuel explicatif sous forme électronique regroupant la Convention et le Manuel explicatif (FAL 35/WP.2, paragraphe 12); et
- .10 noté l'avis du Groupe concernant certaines Normes et Pratiques recommandées pour lesquelles aucune explication n'est nécessaire (FAL 35/WP.2, paragraphe 15).

Mandat du Groupe par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention

4.24 Le Groupe par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention devrait, en se fondant sur les travaux accomplis jusqu'ici et en tenant compte de la nécessité de coordonner les travaux avec ceux du Groupe par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires⁶ :

- .1 poursuivre et achever l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention, étant entendu que ce manuel devrait se fonder sur les Normes et Pratiques recommandées et les Formulaire FAL de l'OMI qui seront applicables lorsque les amendements de 2009 à l'Annexe de la Convention entreront en vigueur⁷ et devraient :
 - .1 favoriser et améliorer l'application de la Convention;
 - .2 comprendre des explications sur les Normes et les Pratiques recommandées afin de faciliter leur éventuelle application, en fournissant des avis techniques et en indiquant les meilleures pratiques;

⁶ Le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires a été chargé d'élaborer des définitions des éléments de données pour chacun des Formulaire FAL 1 à 7 de l'OMI, y compris la présentation des rubriques correspondantes, étant entendu que le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention devait entreprendre un travail analogue.

⁷ Les amendements de 2009 à l'Annexe de la Convention doivent en principe entrer en vigueur le 15 mai 2010 et le FAL 36 a été provisoirement prévu du 26 au 30 avril 2010.

- .3 permettre une meilleure compréhension des principes de base de la Convention et encourager sa mise en œuvre;
 - .4 aider les Gouvernements contractants à élaborer leur législation nationale et autres instruments réglementaires;
 - .5 ne pas avoir un caractère contraignant pour les Gouvernements contractants et n'entraîner aucune obligation juridique;
 - .6 prendre en compte les 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, ainsi que d'autres recommandations pertinentes de l'ONU/CEE; et
- .2 soumettre à l'examen du FAL 36 un rapport sur les travaux du Groupe par correspondance accompagné de la version finale du Manuel explicatif se rapportant à la Convention.

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

Révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique et élaboration des messages EDI pour la transmission de renseignements liés à la sûreté

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait de nouveau constitué un groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires (le Groupe de travail par correspondance) et qu'il lui avait confié le mandat suivant :

- .1 suivre de près les éléments de données électroniques nécessaires pour intégrer les renseignements liés à la sûreté figurant dans 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", qui doivent être soumis aux organes compétents du CEFACT-ONU pour approbation, et donner des avis au Comité en conséquence; et
- .2 passer en revue et mettre définitivement au point le projet de Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (le Répertoire), pour examen aux fins d'adoption à la présente session, 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 CEFACT-ONU (TBG 3 et 4).

5.2 Dans son rapport (FAL 35/5 (États-Unis au nom du Groupe de travail par correspondance)), le Groupe de travail par correspondance décrivait les activités qu'il avait menées. Dans l'annexe 1 du document, les amendements qu'il est proposé d'apporter au Répertoire étaient expliqués. L'annexe 2 contenait les amendements qu'il est proposé d'apporter à la Convention FAL dans le but d'en assurer la cohérence avec le Répertoire. L'annexe 3 contenait le texte du Répertoire révisé dans lequel ont été incorporées les

modifications proposées, y compris les mesures visant à mettre au point un message d'échange de données informatisé (EDI) pour transmettre les renseignements liés à la sûreté conformément à la circulaire MSC/Circ.1130. L'annexe 4 contenait les demandes de mise à jour des données (DMR) présentées par les États-Unis pour des renseignements liés à la sûreté ainsi qu'un tableau de résultats établi sur la base de l'examen réalisé par l'OMD et le CEFAC-ONU.

5.3 L'ICS (FAL 35/5/3) a formulé des observations sur le rapport du Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, réaffirmant que des mesures de simplification étaient nécessaires, et proposant d'apporter de légères modifications aux propositions du Groupe de travail par correspondance visant à modifier la Convention et le Répertoire.

5.4 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 normalisée de données minimales qui pourraient être exigées des navires avant leur entrée au port. Il a rappelé aussi 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.

5.5 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 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, ce qui permettrait de transmettre la série normalisée de données par voie électronique.

5.6 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, 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 être renvoyée au MSC 86 pour approbation eu égard au message EDI relatif à la transmission de renseignements liés à la sûreté avant d'être examinée à la prochaine session du Comité. En outre, toutes les modifications aux formulaires FAL de l'OMI, qui sont récapitulées dans l'annexe 2 du document FAL 35/5, devraient apparaître dans les Formulaires FAL de l'OMI figurant dans l'appendice 1 de l'Annexe de la Convention, ce qui exigerait l'adoption d'amendements pertinents. Il fallait qu'un Gouvernement contractant fasse une proposition d'amendements dans ce sens bien avant la prochaine session de façon que le FAL 36 puisse l'examiner en vue de l'adopter. En outre, par souci de la cohérence, il faudrait que le Répertoire révisé commence d'être utilisé à la date à laquelle les amendements connexes à l'Annexe de la Convention entreraient en vigueur.

5.7 Compte tenu du fait que les amendements qu'il serait invité à adopter au titre du point 3 de l'ordre du jour devraient entrer en vigueur le 15 mai 2010, le Comité a confirmé sa décision antérieure selon laquelle le Répertoire révisé devrait commencer à être utilisé à compter de la même date et que son contenu devrait correspondre aux dispositions de l'Annexe à la Convention, puisque celles-ci seraient en vigueur à compter du 15 mai 2010.

5.8 Notant que cinq des Gouvernements contractants ne sont pas Parties à la Convention SOLAS de 1974 et que 49 des États Parties à la Convention SOLAS de 1974 ne sont pas des Gouvernements contractants, le Comité a reconnu qu'incorporer dans l'Annexe de la Convention des dispositions visant à transposer les dispositions de la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et des paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS dans les dispositions de la Convention, comme l'avait proposé le Groupe de travail par correspondance aux fins de l'adoption des amendements à l'Annexe de la Convention concernant les prescriptions relatives à la transmission de renseignements liés à la sûreté, créait des complications et qu'il ne fallait donc pas donner suite à cette proposition.

5.9 Notant que la proposition du Groupe de travail par correspondance visant à ajouter une deuxième page facultative dans le Formulaire FAL de l'OMI (Déclaration générale) afin de permettre la transmission de renseignements liés à la sûreté sur support papier était contradictoire aux décisions antérieures du Comité et du MSC 79 de ne pas prescrire l'utilisation d'un formulaire pour transmettre des renseignements liés à la sûreté mais une série de données, le Comité a décidé de ne pas y donner suite.

5.10 Le Comité a conclu que cette façon de procéder limitait le nombre d'amendements correspondants à la Convention qu'il était nécessaire d'adopter, à ce stade, en vue de garantir la cohérence et la concordance entre la Convention et le Répertoire révisé. À cet égard, le Comité est convenu que rien ne s'opposait à ce qu'un formulaire papier soit mis au point, à un stade ultérieur, si cela devenait impératif, et si le MSC, organe compétent pour les questions intéressant la Convention SOLAS de 1974, en décidait ainsi, sous réserve que le Comité et le MSC se mettent d'accord sur la manière de procéder comme c'est actuellement le cas entre le MSC et le MEPC pour les questions qui relèvent par exemple de la Convention SOLAS de 1974 et de MARPOL 73/78.

5.11 Le Comité a noté que certains termes employés dans le rapport du Groupe de travail par correspondance pour ce qui était du message EDI relatif à la transmission de renseignements liés à la sûreté ne semblaient pas concorder avec 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 et a décidé qu'il fallait régler cette question.

Constitution d'un groupe de travail

5.12 Le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la présidence de M. K. Itoh (Japon) et l'a chargé, compte tenu des débats tenus et des décisions prises en plénière, de :

- .1 mettre au point un avant-projet définitif de Répertoire révisé sur la base de l'annexe 3 du document FAL 35/5 pour qu'il soit approuvé par le Comité et communiqué par l'Organisation à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) et à d'autres organisations pour qu'ils fournissent leurs observations, et, à cet égard, veiller à ce que :
 - .1 les Normes et Pratiques recommandées qui pourraient être citées dans le Répertoire et les Formulaires FAL de l'OMI auxquels il renvoie ou qui y sont utilisés soient bien ceux qui seraient appliqués au moment de l'entrée en vigueur des amendements à la Convention qui ont été examinés par le Comité au titre du point 3 de l'ordre du jour en vue de leur adoption; et

- .2 la terminologie employée pour le message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté cadre avec les dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, des paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS et de la circulaire MSC/Circ.1130;
- .2 recenser les questions liées aux moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires au sujet desquelles des progrès doivent être accomplis pour que le Rôle, la Mission, l'Orientation stratégique et les travaux du Comité puissent être réalisés et, si nécessaire, définir le mandat d'un groupe de travail par correspondance qui entamerait les travaux nécessaires pendant l'intersession; et
- .3 faire rapport en séance plénière le jeudi 15 janvier 2009.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.13 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 35/WP.3[§]), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées ci-dessous :

- .1 souscrit à l'avis du Groupe de travail selon lequel les renseignements liés à la sûreté pourraient être transmis par le message EDIFACT/ONU de rapport douanier (Customs Conveyance Report (CUSREP)) ou le message de gestion des portes à quai (Berth Management) (Version 2 du message BERMAN) et a relevé à cet égard que la déclaration générale pourrait être transmise aux autorités douanières, aux garde-côtes et autres autorités et qu'un deuxième message qui serait facultatif comprenant les renseignements liés à la sûreté pourrait être transmis séparément aux fonctionnaires dûment autorisés, visés par la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.1);
- .2 décidé de ne pas informer le MSC au sujet du choix entre les messages CUSREP et BERMAN étant donné que les travaux n'étaient pas achevés et que le choix entre ces messages n'avait pas incidence sur les décisions du MSC, lequel avait invité le Comité à mettre au point un message pour la transmission électronique des renseignements liés à la sûreté (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.1);
- .3 noté la recommandation concernant l'inclusion du numéro OMI d'identification de la compagnie parmi les renseignements liés à la sûreté; décidé, étant donné que les amendements correspondants à la Convention SOLAS de 1974 étaient entrés en vigueur et malgré les modifications que le MSC devrait apporter à la série de données établie dans la circulaire MSC/Circ.1130, que le numéro OMI d'identification de la compagnie devrait être inclus dans le message électronique pour la transmission des renseignements liés à la sûreté qui était en cours de mise au point. À cet égard, le Comité a décidé d'inviter le MSC à adopter les amendements nécessaires à la circulaire MSC/Circ.1130 (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.2);

[§] Diffusé à nouveau sous la cote FAL 35/WP.3/Rev.1.

- .4 approuvé la partie I de l'avant-projet de Répertoire de l'OMI sur la facilitation et le commerce électronique, sous réserve des modifications de forme qu'apporterait le Secrétariat et étant entendu qu'il était nécessaire d'y incorporer les amendements de 2009 à l'Annexe de la Convention, et décidé de transmettre cet avant-projet à l'OMD, au CEFAC/ONU (TBG) et à d'autres organisations pour qu'ils formulent des observations (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.3 et annexe);
- .5 décidé qu'à ce stade, la partie II sur la transmission électronique des renseignements liés à la sûreté de l'avant-projet de Répertoire révisé de l'OMI sur la facilitation et le commerce électronique, telle qu'elle figurait à l'annexe du document FAL 35/WP.3, constituait une ébauche (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.3 et annexe);
- .6 noté les observations formulées par le Groupe de travail concernant l'utilisation des expressions "port de chargement" et "port de déchargement" sur certains formulaires FAL de l'OMI (FAL 35/WP.3, paragraphes 12 et 14.6); et
- .7 convoqué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la houlette des États-Unis*, en le chargeant du mandat défini au paragraphe 5.14 (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.7).

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

5.14 Le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires devrait, en se fondant sur les travaux accomplis à ce jour et en tenant compte de la nécessité de coordonner ses travaux avec ceux du Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention⁸ :

- .1 passer en revue le Répertoire de l'OMI sur la facilitation et le commerce électronique (le Répertoire), tel qu'approuvé par le Comité (voir les paragraphes 5.13.4 et 5.13.5), recenser les aspects éventuels à rectifier et élaborer des propositions à cet égard, en tenant compte, entre autres, de la nécessité d'aligner les dispositions du Répertoire sur les dispositions correspondantes de la Convention, y compris les amendements de 2009 à l'Annexe de la Convention, et de veiller à ce que la terminologie utilisée dans le message électronique pour la transmission des renseignements liés à la sûreté corresponde à celle utilisée dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, le Code ISPS et la circulaire MSC/Circ.1130;

*

Coordinateur :

Mr. Roger Butturini, United States Coast Guard, United States Department of Homeland Security
Courriel : roger.k.butturini@uscg.mil

8

Le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à la Convention a été chargé d'élaborer des définitions, si nécessaire, des éléments de données pour chacun des formulaires FAL 1 à 7 de l'OMI, y compris la présentation des rubriques correspondantes, étant entendu que le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires devait entreprendre un travail analogue.

- .2 à la suite des travaux accomplis en vertu de l'alinéa .1 ci-dessus, élaborer, le cas échéant, et soumettre au Forum du CEFACT/ONU les demandes de mise à jour des données (DMR) (par exemple, modification de la structure du message, demande d'un nouveau code ou segment), avec la participation de l'OMD et du TBG 4 pour ce qui est des messages ayant trait aux douanes;
- .3 passer en revue la présentation et l'agencement du Répertoire et recenser les changements qui le rendraient plus facile à utiliser;
- .4 élaborer des définitions des éléments de données pour chacun des formulaires FAL 1 à 7 de l'OMI, y compris la présentation des rubriques correspondantes; et
- .5 soumettre un rapport au FAL 36.

Possibilités offertes par le commerce électronique pour faciliter le trafic maritime et la coopération entre les États Membres

5.15 Le Comité a pris note avec intérêt des renseignements communiqués par le Brésil (FAL 35/INF.5) concernant le projet qui était actuellement mis en œuvre dans les ports du pays afin d'instaurer des ports "sans papier". Ce projet consiste à intégrer l'ensemble des systèmes informatiques concernés et à encourager l'échange de données électroniques ainsi que la normalisation des documents et procédures, afin de réduire les coûts et la bureaucratie.

5.16 Le Comité a demandé au Brésil de le tenir informé de l'évolution du projet et a prié instamment les États Membres de lui faire part de l'expérience qu'ils avaient de projets analogues.

Recours au concept du guichet unique

Activités des États Membres

5.17 Le Comité a rappelé qu'au cours du FAL 32, la République de Corée, en vue de simplification, de normalisation et d'utilisation efficace des renseignements concernant l'arrivée et le départ transmis par voie électronique, avait présenté un système de guichet unique au format XML qui permettait d'automatiser et de simplifier l'accomplissement des formalités en réutilisant les renseignements et qu'il avait invité la République de Corée à présenter des renseignements complémentaires au FAL 33.

5.18 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait examiné un document dans lequel la République de Corée proposait un modèle de collaboration ebXML concernant le système de guichet unique en XML pour simplifier l'accomplissement des formalités et qu'il avait invité les États Membres et les organisations à envisager de tirer parti du modèle de collaboration ebXML et la République de Corée de le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.19 Le Comité a rappelé également que le FAL 34 avait examiné un document dans lequel la République de Corée proposait qu'un système de soutien UNEDocs à guichet unique qui incorporait le principe du système UNEDocs du CEFACT-ONU dans le modèle de collaboration ebXML à guichet unique pour le transport maritime qu'elle avait soumis au cours du FAL 33 et qu'il avait invité la République de Corée à continuer de le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.20 Le Comité a noté avec intérêt les renseignements fournis par la République de Corée (FAL 35/5/1), qui constituaient une mise à jour de ceux précédemment communiqués au FAL 34 au sujet de l'application de UNEDocs. Le cas de l'envoi de la déclaration générale (Formulaire FAL 1 de l'OMI) est pris en exemple afin d'illustrer le modèle de données UNEDocs et de montrer comment un document électronique transmis peut être converti en fichier formaté UNEDocs. De l'avis de la République de Corée, le système proposé permettant de présenter les données sous différentes formes, il suffisait donc de saisir une seule fois les données, selon les concepts de UNEDocs et du guichet unique, pour soumettre des déclarations à un nombre multiple d'organisations ou de pays.

Proposition d'élaboration de directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes

5.21 La République de Corée (FAL 35/5/2) a indiqué que le guichet unique permettait de ne soumettre qu'une seule fois, en un seul point d'entrée, les documents ou données pertinents. Elle a fait valoir que, malgré l'élaboration et la diffusion de la Recommandation No 33 du CEFAC-ONU sur le guichet unique, et bien que certains pays et organisations régionales aient commencé d'envisager la mise en place d'un tel système, il n'existe toujours pas de normes internationales pour la mise en place d'un tel système dans le domaine des transports maritimes, en particulier pour l'accomplissement des formalités concernant les navires. Aussi la République de Corée proposait-elle d'élaborer des directives sur la façon de mettre en place et d'exploiter un système de guichet unique au sein des autorités/organismes maritimes nationaux, en se fondant sur les documents qu'elle avait présentés par le passé (FAL 31/INF.3, FAL 32/5/3, FAL 33/5/2 et Corr.1 et FAL 34/5/1), l'objectif étant de rendre plus efficace la gestion de l'arrivée et du départ des navires et de la manutention des cargaisons, en particulier dans les pays où le principe du guichet unique n'a pas encore été introduit.

5.22 Le Comité a rappelé que, dans le document "Rôle, Mission, Orientation stratégique et travaux du Comité", il est énoncé, notamment, que le Comité devrait promouvoir l'utilisation des techniques de l'information et de la communication afin de favoriser une amélioration et innovation continues du trafic maritime; et, en particulier, promouvoir une utilisation généralisée du principe du guichet unique pour les renseignements à communiquer avant l'arrivée, afin que tous les renseignements que les pouvoirs publics exigent d'un navire se rendant dans un port passent par un seul point d'entrée, sûr et fiable; examiner le moyen le plus approprié de simplifier le processus d'accomplissement des formalités concernant le navire, sa cargaison, les passagers et l'équipage, en utilisant des solutions informatiques; 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.

5.23 Le Président a indiqué que la proposition de la République de Corée concernant l'élaboration de directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes semblait, dans le contexte du Rôle, de la Mission, de l'Orientation stratégique et des travaux du Comité, favoriser la réalisation des buts du Comité, du moment qu'elles tenaient compte des normes et recommandations existantes, notamment celles élaborées par le CEFAC/ONU, l'OMD et l'ISO, qu'elles se situaient dans leur prolongement et qu'elles étaient en premier lieu destinées à être appliquées par ceux qui entreprendraient de mettre en place un système de guichet unique.

5.24 Le Comité a débattu des différents aspects de la proposition de directives et a décidé que l'Organisation ne devrait pas réaliser des travaux identiques à ceux menés dans d'autres organisations comme le CEFAC-ONU, l'OMD, l'ISO ou l'APEC, dans le domaine du guichet unique mais qu'elle devrait élaborer des directives à l'usage exclusif du secteur maritime en s'appuyant sur les normes, recommandations et directives internationales qui existaient déjà.

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

Convocation d'un groupe de travail

5.26 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires (voir le paragraphe 5.12) d'établir le mandat d'un groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes et, si cela est possible dans la pratique, une liste des questions dont ces directives devraient traiter, et de faire rapport en séance plénière, le jeudi 15 janvier 2009.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.27 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 35/WP.3[§]), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées ci-dessous :

- .1 approuvé la constitution d'un groupe de travail par correspondance sur l'élaboration des directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes, sous la houlette du Brésil^{*}, en le chargeant du mandat défini au paragraphe 5.28 ci-dessous (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.4); et
- .2 invité les États Membres qui avaient déjà mis en place un guichet unique ou étaient en train de le faire de partager leurs connaissances et données d'expérience avec le Groupe de travail par correspondance (FAL 35/WP.3, paragraphe 14.4).

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes

5.28 Le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration des directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes devrait :

- .1 élaborer un avant-projet de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes, en tenant compte et en tirant parti des normes, directives et recommandations existantes qui ont été adoptées par le CEFAC-ONU, l'OMD et l'ISO, par exemple, étant

[§] Diffusé à nouveau sous la cote FAL 35/WP.3/Rev.1 (anglais seulement).

^{*}

Coordinateur :

Luis Fernando Resano
Coordination of the Maritime National Policy, Brazilian Naval Staff
Esplanada dos Ministérios Bloco no. 5 Andar
Brazil 70710 500
Téléphone : +5561 34113738
Portable : +5561 81327815
Courriel : luis.resano@planalto.gov.br

entendu que ces directives seront destinées principalement à ceux qui décideront alors de mettre en place un système de guichet unique, et assurer la compatibilité et l'harmonisation du système avec celui mis en place pour d'autres modes de transport;

- .2 établir un index répertoriant les normes, directives et recommandations relatives au concept du guichet unique, qui ont été adoptées par le CEFAC-ONU, l'OMD et l'ISO, de même que par d'autres organismes internationaux et régionaux, ainsi que les projets actuellement en cours de réalisation à cet égard;
- .3 établir un état récapitulatif des enseignements tirés de l'expérience des États Membres qui ont mis en place un système de guichet unique ou ont l'intention de le faire; et
- .4 soumettre un rapport à l'examen du FAL 36.

6 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

6.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis à l'examen et qu'aucune question n'avait été soulevée ou examinée au titre de ce point.

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

Cas d'embarquement clandestin

6.2 Le Comité a noté que, depuis le FAL 34, le Secrétariat avait publié les circulaires FAL.2/Circ.103, FAL.2/Circ.105, FAL.2/Circ.106 et FAL.2/Circ.107, qui sont des rapports trimestriels indiquant les renseignements communiqués à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin. Les statistiques annuelles pour 2007 figurent dans la circulaire FAL.2/Circ.108.

6.3 Le Comité a noté le résumé ci-après des renseignements communiqués à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin entre 2002 et 2007 :

Cas d'embarquement clandestin et passagers clandestins

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cas d'embarquement clandestin	265	185	98	96	244	252
Passagers clandestins	574	481	210	209	657	889

Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007
États Membres	7	8	10	8	13	7
Membres associés	1	1	0	0	1	1
ONG	2	1	0	0	1	0

6.4 Le Comité a noté aussi que la nécessité de soumettre des rapports avait été plusieurs fois rappelée, que la situation n'était pas satisfaisante et que le faible nombre de rapports soumis ne permettait pas de garantir l'objectivité des données statistiques. Le Comité a noté en outre que, dans un nombre élevé de cas, les rapports soumis continuaient d'être incomplets, ce qui empêchait d'analyser les renseignements et d'établir des conclusions. Il a réitéré la nécessité de soumettre des rapports, qui devraient être complets et précis.

6.5 Le Comité a été d'avis que, hormis le problème résultant du fait que des rapports n'étaient pas systématiquement soumis, les chiffres montraient à nouveau que les navires, les installations portuaires et les gouvernements devaient se pencher sérieusement d'une part sur l'adéquation et l'efficacité de l'application des mesures de sûreté préventives qui avaient été incluses, sous forme de normes et de pratiques recommandées, dans les amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention en vue d'enrayer le problème des passagers clandestins, amendements qui étaient entrées en vigueur le 1er mai 2003, et, d'autre part, sur l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

Circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin

6.6 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait reconnu que la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1, concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, qui avait été approuvée par le FAL 27, devrait être passée en revue et actualisée à la présente session et avait invité les délégations à soumettre des documents à cette fin.

6.7 Le Comité a rappelé aussi que, lorsque le FAL 34 avait décidé de passer en revue et d'actualiser la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1, il avait noté que cette mesure était aussi nécessaire eu égard aux indicateurs de performance qui devaient être utilisés pour contrôler la performance de l'Organisation par rapport au Plan stratégique de l'Organisation et au Plan d'action de haut niveau et des priorités de l'Organisation.

6.8 Afin de faire avancer l'examen de cette question, le Comité a chargé le Secrétariat d'élaborer une proposition pertinente, afin que le FAL 36 puisse l'examiner, au cas où aucun document à cette fin ne parviendrait à l'Organisation avant la première date limite de soumission des documents pour examen par le FAL 36.

Harmonisation des formulaires et notifications pour le retour des passagers clandestins

6.9 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, laquelle avait été adoptée en novembre 1997, comportait en appendice un formulaire pour la notification de passagers clandestins.

6.10 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 28, en novembre 2000, 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 à l'avenir. Le FAL 28 avait également décidé qu'il serait nécessaire d'examiner les modèles de formulaire et de notification nationaux avant d'entreprendre un travail d'harmonisation, et il avait invité les États Membres à soumettre, pour examen au FAL 29, des modèles de formulaire et de notification nationaux. En outre, le FAL 28 avait décidé que ces renseignements seraient passés en revue aux fins de l'élaboration de modèles de formulaires à inclure dans la Convention FAL.

6.11 Le Comité a rappelé aussi que, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1er mai 2003, des amendements de 2002 à l'Annexe de 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 les passagers clandestins aux fins de notification.

6.12 Le Comité a rappelé que, lors du FAL 32, en juillet 2005, le Président avait estimé, compte tenu de la Pratique recommandée 4.6.2 et de l'appendice 3 de l'Annexe de la Convention, que les États Membres et les organisations internationales pourraient envisager de changer cette pratique recommandée en une norme et faire du formulaire recommandé un Formulaire FAL de l'OMI, ce qui permettrait d'harmoniser les 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. Le FAL 32 avait accepté d'examiner la proposition du Président, 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 formulaire et de notification nationaux qu'ils utilisaient pour le retour des passagers clandestins.

6.13 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 34 avait examiné la question de l'harmonisation des formulaires et des notifications utilisés pour le retour des passagers clandestins et :

- .1 avait constaté que la question 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 des modèles de formulaire et de notification nationaux utilisés pour le retour des passagers clandestins;
- .2 avait réitéré 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 donc aborder cette question différemment;
- .3 était 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 l'Annexe de la Convention permettrait d'obtenir l'harmonisation souhaitée des formulaires et notifications pour le retour des passagers clandestins;
- .4 était convenu que la tâche susmentionnée pourrait être effectuée, soit par l'approbation des amendements requis à la Convention lors du FAL 34, 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 à la présente session; et

- .5 avait reconnu qu'il pourrait ne pas être possible, dans la pratique, d'élaborer et d'approuver les amendements requis lors du FAL 34 et avait donc invité les Gouvernements contractants à envisager de soumettre les amendements requis au Secrétaire général pour examen aux fins de leur adoption à la présente session, lorsqu'il serait envisagé d'examiner et d'adopter d'autres amendements à l'Annexe de la Convention.

6.14 Le Comité a noté que, de ce fait, bien qu'il ait décidé que l'harmonisation des modèles de formulaires et de notifications pour le retour des passagers clandestins soit un objectif souhaitable, la question était à l'étude depuis le FAL 28, elle devait être réglée, et une fois encore, les antécédents indiquaient que le Comité devait aborder cette question différemment.

6.15 Le Comité a donc chargé le Secrétariat d'élaborer une proposition pertinente aux fins d'examen par le FAL 36, au cas où aucun texte soumis à cette fin ne parviendrait à l'Organisation avant la première date limite de soumission des documents devant être examinés par le FAL 36.

Réglementations ou pratiques nationales concernant les passagers clandestins

6.16 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait :

- .1 noté que le FAL 27, en septembre 1999, avait prié instamment les États Membres de communiquer à l'Organisation un résumé de leurs réglementations nationales 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 lors; et
- .2 noté que seuls quatre États Membres avaient communiqué les renseignements à cet égard, en dépit du renouvellement de cette demande à chaque session tenue depuis le FAL 27;
- .3 noté que, compte tenu de l'entrée en vigueur des amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention, qui contenait 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 communiquer à l'Organisation un résumé de leurs réglementations nationales 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 des Gouvernements contractants à la Convention; et
- .4 décidé de renouveler sa demande de soumission de résumés des législations ou pratiques nationales concernant les cas d'embarquement clandestin.

6.17 Le Comité a rappelé aussi que, dans la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1, les États Membres étaient invités à communiquer, trois mois avant chaque session du Comité, un résumé de leur réglementation nationale, ou en l'absence de cette réglementation, un résumé des usages en vigueur concernant les cas d'embarquement clandestin.

6.18 Le Comité a décidé, puisque le mandat du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin prévoyait l'élaboration par le Secrétariat d'un inventaire des législations et pratiques nationales relatives aux passagers clandestins, de renouveler la demande de soumission des résumés des législations ou pratiques nationales relatives aux cas d'embarquement clandestin uniquement eu égard aux États Membres qui ne sont pas encore des Gouvernements contractants, étant entendu que le FAL 36 examinerait l'utilité de renouveler cette demande.

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

6.19 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait noté qu'il ressortait clairement d'un examen des 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), 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 l'Annexe de la Convention. En outre, il avait 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 prenaient pas en considération. En conséquence, le Comité était convenu qu'il faudrait réviser et actualiser la résolution A.871(20) lors du FAL 35 et avait invité les délégations à soumettre des documents à cette fin. Toutefois, le Sous-comité a noté une fois de plus qu'aucun document n'avait été soumis à cet égard et qu'il fallait trouver une solution à ce problème.

6.20 En conséquence, le Comité a chargé le Secrétariat d'élaborer une proposition pertinente à soumettre à l'examen du FAL 36, au cas où aucun document soumis à cette fin ne parviendrait à l'Organisation avant la première date limite de soumission des documents au FAL 36.

6.21 Le Comité a noté qu'actuellement deux régimes semblaient coexister en ce qui concernait les passagers clandestins. Le premier avait été établi par la résolution A.871(20), adoptée en novembre 1997, et l'autre avait été introduit par le biais des dispositions concernant les passagers clandestins dans les amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention FAL, qui étaient entrés en vigueur le 1er mai 2003.

6.22 La coexistence des deux régimes soulevait donc un certain nombre de questions, par exemple quant aux dispositions applicables ou à la position des États Membres qui sont des Gouvernements contractants à l'égard de la résolution A.871(20).

6.23 En conséquence, dans l'attente de la révision des Directives, le Comité a invité l'Assemblée à décider que la résolution A.871(20) ne devrait s'appliquer qu'à l'égard :

- .1 des États Membres qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention FAL;
- .2 des États Membres qui sont des Gouvernements contractants et ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1), eu égard aux normes concernant les passagers clandestins énoncées au chapitre 4 de l'Annexe de la Convention, qu'ils jugent impossible de se conformer aux normes en question, ou encore ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et lesdites normes;

- .3 des États Membres qui sont des Gouvernements contractants et n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3), qu'ils ont aligné leurs formalités, procédures et documents, dans toute la mesure du possible, sur les Pratiques recommandées énoncées au chapitre 4 de l'Annexe de la Convention.

6.24 Le Comité est convenu que la révision des Directives devrait être entreprise en collaboration avec le MSC et faire en sorte qu'aucune incertitude ne subsiste. De manière à donner des orientations équivalentes à celles fournies par le biais des amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention, il était nécessaire de trouver un moyen de diffuser les Directives révisées avant la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée qui devait se tenir à l'automne 2011. À cette fin, le Comité a décidé, à l'instar de la démarche retenue pour la révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, adoptée par la résolution A.872(20), d'élaborer et soumettre, pour examen et adoption par la A 26, une résolution de l'Assemblée concernant la révision des Directives, par laquelle la A 26 autoriserait, entre autres, le Comité et le MSC à adopter de concert les amendements requis aux Directives (ou à adopter une nouvelle version des Directives, si nécessaire) et demanderait aux deux Comités de rendre compte à la A 27 des mesures prises.

6.25 À cet égard, le Comité a examiné un projet de résolution de l'Assemblée (FAL 35/WP.8 (Secrétariat)), qui portait aussi sur la décision que l'Assemblée était appelée à prendre au paragraphe 6.23, et a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée concernant la révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)), dont le texte figure à l'annexe 3, afin qu'il soit soumis à l'examen de la vingt-sixième session ordinaire de l'Assemblée en vue de son adoption.

Points de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin

6.26 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait demandé au Secrétaire général d'établir, dans la limite des ressources disponibles, au sein du Secrétariat, un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, à titre expérimental. Le FAL 34 avait décidé que la principale fonction de ce point de contact serait de fournir une assistance pour le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin uniquement lorsque les Parties concernées n'auraient pu le faire à l'aide des moyens à leur disposition. Le FAL 34 avait approuvé un mandat pour la réalisation de cette expérimentation et décidé de passer en revue à la présente session les résultats obtenus avant de prendre toute autre mesure.

6.27 Le Comité a noté que, conformément au mandat susmentionné, le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin avait été établi au sein du Secrétariat pour fournir une assistance en vue du règlement prompt et satisfaisant des cas d'embarquement clandestin en facilitant les communications et en favorisant 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.

Bien que le mandat du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin prévoie que les États Membres devraient : 1) fournir à l'Organisation les coordonnées d'un correspondant national unique qui centralisera toutes les communications ayant trait aux passagers clandestins; et 2) fournir des renseignements sur les dispositions législatives, politiques, pratiques et procédures nationales relatives à la question des passagers clandestins, aucun des États Membres n'avait communiqué ces informations et un seul avait communiqué à ce jour des informations concernant ses réglementations et pratiques.

Le Secrétariat n'a donc pas été en mesure d'établir l'inventaire des législations et pratiques nationales relatives aux passagers clandestins envisagé dans le mandat.

Depuis le FAL 34, l'assistance du Secrétariat a été demandée dans seulement trois cas d'embarquement clandestin à bord de navires, en vue d'assurer le débarquement effectif de ces passagers clandestins au port d'escale suivant. Les États Membres n'ayant pas désigné les correspondants nationaux envisagés pour les cas d'embarquement clandestin, le Secrétariat a transmis ces demandes par la voie diplomatique ou par d'autres moyens dont il disposait. Toutefois, la majorité des cas d'embarquement clandestin étant traitée au niveau local, les informations communiquées en retour avaient été rares, voire inexistantes. En conséquence, il était impossible d'évaluer le degré de réussite ou d'échec de l'intervention de l'OMI. Néanmoins, l'établissement des points de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin a attiré l'attention sur le problème récurrent des passagers clandestins et il faut espérer qu'il a donné lieu à l'amélioration des liens avec les organes intéressés, y compris les clubs P & I, ce qui s'est traduit par une plus grande exactitude des statistiques relatives aux passagers clandestins.

6.28 Vu les résultats limités de l'expérimentation et l'augmentation, par rapport à 2006, du nombre de cas d'embarquement clandestin qui ont été signalés à l'Organisation pour 2007, le Comité a demandé au Secrétariat de poursuivre l'expérimentation du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin et de rendre compte au FAL 36 de l'expérience acquise et a décidé d'examiner au FAL 36 les résultats obtenus, avant de prendre d'autres mesures.

6.29 Le Comité a demandé instamment aux États Membres, conformément au mandat relatif au point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, de communiquer à l'Organisation les coordonnées d'un correspondant national unique (nom, titre, adresse, numéro de téléphone professionnel, télécopieur, courriel et portable) qui centralisera toutes les communications ayant trait aux passagers clandestins et de transmettre à l'Organisation les renseignements sur les dispositions législatives, politiques, pratiques et procédures nationales relatives aux passagers clandestins.

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

Incidents concernant des migrants illégaux

6.30 Le Comité a noté les renseignements communiqués eu égard aux incidents concernant des migrants illégaux qui ont été signalés à l'Organisation. En particulier, il a noté que, depuis le FAL 34, le Secrétariat avait publié les circulaires MSC.3/Circ.13, MSC.3/Circ.14 et MSC.3/Circ.15, qui sont des rapports semestriels indiquant les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants illégaux par mer pour la période 1er janvier 2007 - 30 juin 2008.

Le Comité a noté que 164 cas de migration illégale avaient été signalés à l'Organisation en 2006, 90 en 2007 et 41 pour les six premiers mois de 2008.

S'agissant du nombre de migrants illégaux, les cas signalés à l'Organisation concernaient 13 304 migrants illégaux en 2006; 1 354 in 2007 et 578 pour les six premiers mois de 2008.

Le nombre total de cas de pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer signalés à l'Organisation pour la période comprise entre le 1er janvier 1999 et le 30 juin 2008 s'élevait à 1 294 et mettait en cause 62 384 migrants illégaux.

Dans certains cas, l'Organisation avait reçu des rapports qui contenaient des renseignements concernant les années précédentes par exemple, dans certains cas, les renseignements reçus en 2006 remontaient à des cas qui s'étaient produits en 2000, ce qui donnait une impression erronée avec le système actuel d'enregistrement des rapports. Dans un certain nombre de cas, les rapports soumis continuaient d'être incomplets, ce qui empêchait d'analyser les renseignements et de tirer des conclusions.

Le Comité a estimé que le système actuel d'enregistrement des rapports devait être revu de manière à permettre d'élaborer des données statistiques de manière systématique, par exemple d'une année sur l'autre, et donc de contribuer à l'établissement de données fiables à utiliser en rapport avec les indicateurs de performance qui doivent être employés pour vérifier la performance de l'Organisation par rapport au Plan stratégique de l'Organisation et au Plan d'action de haut niveau et priorités de l'Organisation. Toutefois, la question devait être examinée et réglée par le MSC, dont relève la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1, intitulée "Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer", sur laquelle se fondent les rapports.

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

Procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer

Rappel des faits

6.31 Le Comité a rappelé que, à la suite de plusieurs incidents, l'Assemblée avait adopté, à sa vingt-deuxième session ordinaire, la résolution A.920(22), intitulée "Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer". Dans cette résolution, plusieurs organes de l'OMI, dont le Comité, étaient priés de passer en revue certaines conventions de l'OMI en vue d'identifier les lacunes, incohérences, ambiguïtés, expressions vagues ou autres inexactitudes qui pourraient être liées au traitement des personnes secourues en mer. Cette mesure avait pour objet de contribuer à préserver l'intégrité du système de recherche et de sauvetage maritimes.

6.32 Le Comité a rappelé aussi que, à l'issue d'un débat intense, le MSC 78 avait adopté, en mai 2004, des amendements aux Conventions SOLAS de 1974 et SAR de 1979 afin que l'obligation de prêter assistance qui incombe au capitaine, fasse pendant à l'obligation correspondante qu'ont les parties aux conventions susmentionnées de coordonner leurs efforts et de coopérer en dégageant le capitaine de la responsabilité de prendre en charge les survivants et de conduire en lieu sûr les personnes récupérées en mer. Ces amendements, qui figuraient dans les résolutions MSC.153(78) et MSC.155(78), sont entrés en vigueur le 1er juillet 2006.

6.33 Le Comité a rappelé aussi que le MSC 78 avait adopté aussi des directives connexes, qui figuraient dans la résolution MSC.167(78), intitulées "Directives sur le traitement des personnes secourues en mer". Ces amendements et les directives ont pour objet de garantir que les personnes en détresse sont secourues, tout en limitant au minimum les difficultés pour les navires prêtant assistance et en veillant au maintien de l'intégrité des services de recherche et de sauvetage.

6.34 En particulier, la nouvelle règle V/33 de la Convention SOLAS et l'annexe de la Convention SAR, telle que modifiée, font obligation aux Gouvernements de coordonner leurs efforts et de coopérer pour veiller à ce que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue. Comme l'avait reconnu le MSC en adoptant

les amendements, ceux-ci avaient pour objet de garantir que, dans tous les cas, un lieu sûr serait prévu dans un délai raisonnable.

6.35 Le Comité a rappelé aussi que les amendements de 2005 à l'Annexe de la Convention visaient à ajouter l'expression "personnes secourues en mer" dans l'intitulé de la section H du chapitre 2, à la Norme 2.20 et à la Norme 7.8, ayant trait aux mesures particulières de simplification des formalités en faveur de ces personnes et que, à la lumière de l'expérience, ces amendements semblaient être insuffisants pour permettre le débarquement efficace de ces personnes, vu la complexité du problème.

6.36 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 33 avait convoqué le Groupe de travail par correspondance sur les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer et que son rapport avait été examiné par le FAL 34. La participation au groupe avait été très limitée et seuls deux États Membres lui avaient communiqué une description de leurs procédures administratives. En raison de la contribution très limitée des États Membres, le Groupe avait décidé de ne pas analyser les procédures administratives, ni d'en recenser les points communs. En revanche, il avait mis en évidence un certain nombre de principes essentiels sur lesquels les États Membres devraient fonder leurs procédures administratives pour que le débarquement des personnes secourues en mer se déroule d'une manière rapide et ordonnée.

6.37 En outre, le Comité a rappelé que le FAL 34, ayant noté qu'un certain nombre d'États Membres et d'organisations non gouvernementales étaient favorables au maintien du Groupe de travail par correspondance sur les procédures administratives de débarquement des personnes secourues en mer (le Groupe de travail par correspondance), il l'avait chargé de poursuivre ses travaux et de soumettre un rapport à la présente session.

6.38 Le Comité a été informé que le MSC 84 avait examiné un document soumis par l'Espagne et l'Italie (MSC 84/22/9), dans lequel il était proposé d'examiner la situation à laquelle étaient confrontés les équipages des navires qui portaient secours à des personnes en mer, en vue d'offrir une solution satisfaisante aux navires et un traitement adéquat aux personnes secourues en mer, qui garantisse un lieu de débarquement sûr dans des délais raisonnables. Le MSC 84 avait noté que le Comité avait déjà convoqué un groupe de travail par correspondance pour traiter des questions liées au débarquement des personnes secourues en mer et que son rapport devait être examiné à la présente session.

6.39 À l'issue d'un long débat, le MSC 84 avait décidé d'inscrire, aux programmes de travail des Sous-comités COMSAR et FSI, une question hautement prioritaire, intitulée "Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer", en prévoyant deux sessions pour l'achèvement des travaux sur cette question. À cet égard, le Comité a noté que le COMSAR 14 devait se réunir durant la semaine suivante, celle du 19 janvier 2009, et qu'il était prévu que le Secrétariat communique un rapport oral sur les résultats des délibérations du Comité concernant cette question, afin d'éviter les incompatibilités entre les travaux du Comité sur la question et ceux qui avaient été entrepris par le MSC 84. Ensuite, pour les mêmes raisons, le Secrétariat rendrait compte des résultats des délibérations du Comité sur la question au FSI 17, qui doit se tenir du 20 au 24 avril 2009.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance (le Groupe)

6.40 Ayant examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 35/6 (Danemark au nom du Groupe de travail par correspondance)), le Comité a noté que le rapport faisait la synthèse des pratiques suivies par le Danemark, les États-Unis, les Pays-Bas, la Norvège et la Turquie, qui avaient communiqué des renseignements au Groupe. Le Groupe a conclu qu'il demeurerait essentiel de disposer de procédures efficaces

permettant d'assurer le prompt débarquement des personnes secourues en mer, non seulement pour ceux qui étaient responsables du sauvetage initial et pour les personnes secourues, mais aussi pour l'ensemble de la communauté maritime, et qu'il était important que les procédures de débarquement soient rapides, harmonisées et prévisibles, pour éviter des difficultés liées à des négociations au cas par cas longues et répétitives, qui risquaient de ralentir le débarquement des personnes secourues.

6.41 Le Groupe a décidé aussi que les procédures établiraient un juste équilibre entre l'intérêt de la communauté maritime et les besoins fondamentaux des personnes secourues en mer.

6.42 Le Groupe a proposé d'approuver une circulaire qui énonce un certain nombre de principes liés au traitement des personnes secourues en mer et aux échanges avec le capitaine du navire qui participait au sauvetage. Dans le projet de circulaire, les États côtiers étaient instamment priés de coopérer avec les entités chargées des questions ayant trait au débarquement et de tenir compte des principes du droit international, en particulier des dispositions concernant les réfugiés, lors du débarquement de personnes secourues en mer.

6.43 Compte tenu des travaux entrepris par le MSC 84, le Groupe a recommandé, afin d'éviter toute incompatibilité entre les travaux engagés par le MSC 84 et ceux du Comité, de renvoyer le projet de circulaire qui pourrait être élaboré à l'issue de l'examen par le Comité au MSC, pour qu'il l'examine, en vue de son approbation sous forme de circulaire commune MSC/FAL.

6.44 Le Comité a noté aussi qu'une fois de plus seul un nombre très limité d'États Membres avaient participé aux travaux du Groupe et que les États-Unis avaient réservé leur position sur le rapport du Groupe à propos du projet de circulaire, car il contenait un certain nombre de dispositions qui étaient directement contraires à des aspects importants de la législation nationale des États-Unis.

6.45 Au cours d'un débat intense, la délégation des États-Unis a fait valoir que, même si elle appuyait les buts et objectifs de la circulaire proposée, elle n'était pas d'accord sur certains aspects de l'avant-projet de circulaire FAL qui étaient incompatibles avec le droit interne des États-Unis. À son avis, il faudrait charger un groupe de travail d'élaborer la circulaire.

6.46 La délégation maltaise a fait savoir que Malte émettait de sérieuses réserves à propos du paragraphe 2.3 de l'avant-projet de circulaire, tel qu'il figurait à l'annexe du document FAL 35/6.

Elle a indiqué que son pays ne saurait accepter le principe selon lequel le débarquement de personnes secourues en mer incomberait à l'État responsable de la zone SAR dans laquelle le sauvetage était effectué. Cette question avait fait l'objet d'un intense débat lors de réunions antérieures du MSC et du COMSAR. L'approbation de la circulaire en l'état actuel aurait des incidences considérables pour Malte.

Cette même délégation a rappelé que Malte s'était formellement opposée aux amendements à la Convention SOLAS et à la Convention SAR concernant cette question.

Malte était d'avis que les travaux accomplis à ce jour par le Groupe de travail par correspondance n'étaient pas suffisants pour pouvoir proposer le projet de circulaire à l'examen. Seuls cinq États Membres et une organisation non gouvernementale avaient participé aux délibérations du Groupe et la délégation maltaise considérait que cette participation n'était pas représentative des membres du Comité. En outre, Malte était

convaincue que le Comité ne devrait pas intervenir dans des questions liées à la recherche et au sauvetage, qui ne relevaient pas de son mandat, mais qu'il devrait se limiter aux questions ayant trait à la facilitation du débarquement.

Vu ce qui précède, Malte a réservé sa position quant à l'approbation du projet de circulaire, sous sa forme actuelle, en particulier en ce qui concernait le paragraphe 2.3, et a demandé que cette réserve soit consignée dans le rapport de la session.

6.47 La majorité des délégations qui ont pris la parole ont appuyé en principe l'élaboration de la circulaire et proposé plusieurs amendements, en particulier à la liste des États et autorités qui devraient coopérer afin de régler les cas considérés.

6.48 Le Comité est convenu que sa contribution aux questions liées aux personnes secourues en mer devrait se limiter aux aspects qui relevaient soit de son domaine de compétence, soit du champ d'application de la Convention, c'est-à-dire, en résumé, les questions ayant trait à l'arrivée et au débarquement de ces personnes. Il a décidé aussi de prier le MSC de noter cette décision et de collaborer avec le Comité lorsqu'il examinerait les questions liées au débarquement des personnes secourues en mer.

6.49 Le Comité a décidé d'élaborer une circulaire FAL sur les principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, en se fondant sur le projet de texte qui figure à l'annexe du document FAL 35/6.

Convocation d'un groupe de travail

6.50 Le Comité a convoqué le Groupe de travail sur les principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, sous la présidence de M. F. Mortensen (Danemark) et l'a chargé, compte tenu des débats menés et des décisions prises en séance plénière, d'élaborer une circulaire FAL sur les principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, afin que le Comité l'examine aux fins d'adoption, et de soumettre un rapport en séance plénière le jeudi 15 janvier 2009.

Examen du rapport du Groupe de travail

6.51 Les résultats des travaux du Groupe de travail, tels que présentés dans son rapport (FAL 35/WP.5) ont donné lieu à un débat intense, notamment au sujet de l'avant-projet de circulaire FAL.

6.52 La délégation bahamienne a estimé que la circulaire FAL proposée n'était absolument pas nécessaire étant donné que la brochure OMI/HCR sur le sauvetage en mer - Guide des principes et mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés fournissait déjà les directives nécessaires à cet égard. Plusieurs délégations ont partagé cet avis.

6.53 Les délégations italienne et espagnole, appuyées par plusieurs délégations, ont estimé que la circulaire devrait être diffusée immédiatement vu l'urgence de la situation.

6.54 Les délégations de l'Australie, des États-Unis et des Bahamas, appuyées par plusieurs autres délégations, ont été d'avis que le projet de circulaire allait au-delà du compromis subtil obtenu par le MSC et des amendements de 2004 à la Convention SOLAS de 1974 et à la Convention SAR de 1979 qui en avaient résulté, et devait donc refléter le point de vue de l'ensemble des pouvoirs publics. Il était donc pour le moins prématuré de diffuser la circulaire à la présente session et le Comité devrait revoir la question au FAL 36.

6.55 La majorité des délégations qui ont pris la parole ont été en faveur de la diffusion de la circulaire proposée sous réserve de certaines modifications pour traiter des divers aspects ayant suscité des préoccupations.

6.56 La délégation espagnole, appuyée par plusieurs délégations, n'a pas été en faveur de l'inclusion, au paragraphe 2.5 de la circulaire proposée (FAL 35/WP.5, annexe), d'un résumé des dispositions de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés ou d'autres dispositions apparentées de droit international public. La déclaration faite à cet égard par la délégation espagnole est reproduite à l'annexe 4. La majorité des délégations ont partagé cet avis et le Comité a donc décidé d'indiquer seulement dans le texte que "Il convient d'appliquer les principes directeurs relatifs à la protection internationale, tels qu'énoncés dans les instruments internationaux".

6.57 La délégation maltaise s'est vivement opposée à la circulaire proposée et en particulier à son paragraphe 2.3 (FAL 35/WP.5, annexe), selon lequel "C'est au Gouvernement responsable de la zone SAR où les personnes ont été secourues qu'il incombe en premier lieu de veiller à ce que cette coopération soit assurée. S'il est impossible d'organiser rapidement le débarquement des personnes secourues ailleurs, le Gouvernement responsable devrait accepter qu'il se fasse dans un lieu sûr qui relève de sa juridiction et dans lequel les personnes secourues pourront ensuite recevoir l'aide requise en temps voulu".

6.58 La délégation japonaise, rappelant qu'elle avait réservé sa position lors du débat au sein du Groupe de travail au sujet du libellé proposé du paragraphe 2.3 (FAL 35/WP.5, annexe), a proposé d'ajouter au paragraphe 2.3 le membre de phrase "conformément à la législation et la réglementation en matière d'immigration de chaque État Membre". La majorité des délégations ont appuyé cette proposition et le Comité a donc décidé d'ajouter le texte proposé par le Japon au paragraphe 2.3.

6.59 Plusieurs délégations se sont opposées à l'utilisation du mot "doit" dans des directives ayant caractère de recommandation et le Comité a donc décidé de remplacer le mot "doit" par "devrait".

6.60 Le Comité a autorisé le Secrétariat à diffuser une circulaire FAL.3 sur les Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, qui devrait se fonder sur le texte établi à l'annexe du document FAL 35/WP.5 et incorporer les amendements arrêtés par le Comité.

6.61 Le Comité a aussi décidé d'inviter le MSC et ses sous-comités à tenir compte de cette circulaire dans le cadre de leurs travaux en cours et a chargé le Secrétariat de communiquer la circulaire au HCR pour information.

6.62 Les délégations australienne et maltaise ont réservé leur position quant aux décisions prises par le Comité et à la diffusion de la circulaire à l'étude. Les déclarations faites à cet égard par ces délégations sont reproduites respectivement dans les annexes 5 et 6.

6.63 Compte tenu des instructions du Comité, le Secrétariat a diffusé la circulaire FAL.3/Circ.194 sur les Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer.

7 CERTIFICATS ET DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD DES NAVIRES ET FORMULAIRES FAL

Liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 19 avait établi une liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, accompagnée d'une brève description de l'objet des certificats et autres documents pertinents. Ces travaux avaient été effectués dans le cadre des dispositions du chapitre 2 de l'Annexe de la Convention relatives aux formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire.

Le Comité a estimé que ces dispositions ne devaient pas être interprétées comme signifiant que d'autres certificats ou documents du navire concernant l'immatriculation, le langage, la sécurité, les effectifs, la classification, etc., ne devaient pas être présentés aux autorités compétentes pour inspection.

La liste a été examinée et approuvée par le MSC et le MEPC lors de leurs sessions respectives en 1990 et avait été diffusée sous couvert d'une circulaire MSC/MEPC/FAL.

La liste a été révisée par la suite en 1995, 2000 et 2004, à la suite de l'entrée en vigueur des amendements aux divers traités régissant les certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, de façon à tenir compte des dispositions pertinentes.

La liste révisée actuellement disponible des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, telle qu'approuvée par le FAL 31 (juillet 2004), le MEPC 52 (octobre 2004) et le MSC 79 (décembre 2004), a été diffusée sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151.

7.2 Le Comité a décidé qu'il fallait réviser la liste susmentionnée, de façon à tenir compte d'éventuelles prescriptions supplémentaires ou nouvelles résultant, par exemple, de l'entrée en vigueur d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 ou à MARPOL 73/78 et il a chargé le Secrétariat d'établir une liste révisée pour qu'il l'examine en vue de l'approuver à sa prochaine session.

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

Rappel des faits

7.3 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 en poursuivre l'examen, notamment pour ce qui était de la fiabilité et de la sûreté des bases de données s'agissant de l'accès en ligne aux certificats et documents des navires et avait prié instamment les États Membres et les organisations de soumettre des propositions pertinentes pour que le Comité les examine.

7.4 Le Comité a rappelé en outre que, conscient du potentiel offert par l'accès en ligne aux certificats et documents et ayant dûment noté la faisabilité technique du système, le MSC 81 avait recommandé d'adopter une démarche graduelle et de mettre l'accent sur les éléments du système qui favoriseraient la simplification des formalités. En ce qui concerne l'utilisation de ce système qui pourrait être faite dans le cadre des activités de contrôle 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 de ces certificats, mais qu'il pourrait être utile dans le contexte de l'établissement des priorités des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

7.5 Le Comité a aussi rappelé que le FAL 33, ayant souscrit aux points de vue du MEPC 54 et du MSC 81 indiqués ci-dessus et après avoir examiné la proposition de l'ICS (FAL 33/11/1) qui 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 en accédant en ligne aux bases de données des administrations qui délivrent ces certificats, avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents de l'OMI.

7.6 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-quatrième session, après avoir examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance, il avait décidé de le convoquer de nouveau, en lui confiant un mandat révisé et l'avait notamment chargé de faire rapport à la présente session. Le FAL 34 avait également réaffirmé le point de vue selon lequel l'accès en ligne à ces certificats et documents était encore un projet et un objectif à long terme.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

7.7 Le Groupe de travail par correspondance (FAL 35/7 (Saint-Kitts-et-Nevis au nom du Groupe de travail par correspondance) a examiné les méthodes et installations requises pour conserver les certificats et documents sous forme électronique à bord des navires, les procédures à adopter pour soumettre des copies électroniques des certificats et documents préalablement à l'arrivée, les incidences juridiques 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, les points forts, points faibles, avantages et risques que présente un tel système et les étapes nécessaires et délais correspondants pour sa mise en œuvre. Toutefois, compte tenu de la participation limitée à ses travaux, le Groupe a recommandé au Comité qu'il l'autorise à poursuivre l'examen des points indiqués à l'origine, ainsi que de ceux qui pourraient être soulevés au FAL 35 et à faire rapport au FAL 36.

7.8 L'ICS (FAL 35/7/1) a présenté des observations au sujet du rapport du Groupe de travail par correspondance en se plaçant du point de vue d'autres aspects plus vastes de la facilitation, tels que le commerce électronique et le principe de guichet unique et elle a fait valoir que tout débat sur l'accès en ligne aux certificats devrait s'inscrire dans le contexte des objectifs plus généraux de la facilitation et que les propositions ne devraient pas être élaborées en faisant complètement abstraction d'autres projets d'accès électronique ou de facilitation. En particulier, l'ICS a recommandé que les débats tenus au titre du point de l'ordre du jour sur les certificats et documents soient envisagés compte tenu d'autres sujets apparentés, tels que les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

7.9 La République de Corée (FAL 35/7/2) a formulé des observations sur le rapport du Groupe de travail par correspondance en donnant un aperçu de son système interne d'autorité responsable des documents électroniques certifiés et en faisant part de l'expérience qu'elle avait acquise à ce jour de l'utilisation du système d'accès en ligne aux documents.

7.10 Le Comité a réaffirmé son point de vue selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents restait un projet et un objectif à long terme et il a décidé qu'avant de s'engager davantage dans la mise au point du projet d'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires, il était nécessaire d'identifier les certificats et documents en question; de plus, pour qu'un tel système soit utile, le MSC, le MEPC et le LEG devraient indiquer clairement s'ils étaient favorables à sa mise au point et s'ils étaient disposés à adopter les amendements nécessaires aux divers instruments relevant de leur compétence respective, par le biais desquels les certificats et documents sous forme électronique pourraient être acceptés en remplacement des documents imprimés, à l'instar des mesures prises par le Comité pour ce qui était des Formulaires FAL de l'OMI. Le Comité a fait observer que l'identification des certificats et documents en question constituait la première étape de l'examen et de la mise au point d'un système d'accès en ligne, étant donné qu'elle permettrait de déterminer sous le contrôle de qui étaient conservées les versions électroniques faisant foi de chacun d'entre eux et où se trouvaient les bases de données connexes. À cet égard, le Comité a décidé de rappeler aux autres comités, en vue de leur permettre d'organiser leurs débats, qu'une liste provisoire des certificats et documents était fournie en annexe au document FAL 34/9.

7.11 Le Comité a reconnu que cet aspect était d'autant plus important qu'au cours du MSC 81, un certain nombre d'États Membres avaient estimé qu'un accès électronique aux certificats ne serait pas considéré comme pouvant remplacer l'inspection physique de ces certificats, mais qu'il pourrait peut-être être utile dans le contexte de l'établissement des priorités des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

7.12 Le Comité a décidé d'inviter le MSC, le MEPC et le LEG à examiner la question plus avant et à arrêter leur position sur le sujet. Le Comité a fait observer que le MSC, le MEPC et le LEG devraient être prêts à apporter les amendements nécessaires aux divers instruments relevant de leur compétence, de façon à instituer le cadre qui permette de tirer parti de la mise en place d'un tel système. Le Comité n'avait pas besoin de mettre au point un tel système dans le but de faciliter le trafic et les voyages maritimes, étant donné que les dispositions actuelles de la Convention, et celles du Répertoire, reconnaissent et régissent la communication des renseignements requis par des moyens électroniques. Le Comité a décidé d'indiquer au MSC, au MEPC et au LEG que, d'un point de vue technique, la création d'un système en ligne était possible et qu'il fallait examiner la question du point de vue des certificats et documents énumérés dans l'annexe du document FAL 34/9.

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires

7.13 En attendant les décisions du MSC, du MEPC et du LEG, et compte tenu de l'appui qu'avait recueilli au cours du FAL 34 la proposition des Bahamas tendant à envisager, au lieu du système en ligne, une procédure plus simple, selon laquelle un navire posséderait des copies électroniques des certificats et documents et les transmettrait par voie électronique au port avec l'un de ses messages préalables à l'arrivée, le Comité a décidé en outre de convoquer de nouveau le 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 il l'a chargé d'examiner la proposition des Bahamas (FAL 34/19, paragraphe 9.5) en détail et :

- .1 d'identifier les certificats et documents qu'il pourrait être approprié d'inclure dans un tel système, en tenant compte des éléments fournis dans l'annexe du document FAL 34/9 et des travaux préparatoires que pourrait effectuer le Secrétariat en ce qui concerne la révision et la mise à jour des informations contenues dans la circulaire FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151;
- .2 de déterminer les méthodes et installations requises pour conserver les certificats et documents sous forme électronique à bord des navires;
- .3 de déterminer les procédures à adopter pour transmettre des copies électroniques des certificats et documents aux autorités compétentes à terre préalablement à l'arrivée du navire;
- .4 d'identifier toute incidence dont il faudra tenir compte lors de la mise en place, de la mise en œuvre et de l'exploitation d'un tel système;
- .5 d'indiquer les points forts, les points faibles, les avantages et les risques que présente un tel système;
- .6 d'identifier les étapes requises et les délais correspondants pour la mise en œuvre d'un tel système;
- .7 de dresser une première liste des questions à examiner au cas où il serait décidé de poursuivre le projet d'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires;
- .8 de soumettre un rapport à l'examen du FAL 36.

Mise en œuvre des Formulaires FAL 1 à 7 de l'OMI

7.14 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis à son examen au titre de ce point subsidiaire de l'ordre du jour.

*

Coordonnateur :

M. 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
Télécopieur : + 44 (0) 1708 380401
Courriel : mail@StKittsNevisRegistry.net

8 PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES COMMIS DANS LES PORTS ET EN MER

Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes

8.1 Le Comité a noté qu'à sa vingt-cinquième session ordinaire, compte tenu de l'augmentation sans précédent du nombre d'actes et de tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée qui étaient perpétrés dans les eaux situées au large des côtes somaliennes, de même que du nombre de détournements de navires et de prises en otage de gens de mer aux fins du versement d'une rançon, l'Assemblée avait adopté la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes dans laquelle, entre autres, elle énonçait un certain nombre de mesures que les gouvernements et l'industrie des transports maritimes devraient mettre en place afin de réduire le risque pour les gens de mer d'être victimes de tels actes, elle demandait au Gouvernement fédéral de transition de Somalie de prendre des mesures particulières, elle exhortait les pays de la région à conclure, en collaboration avec l'Organisation, et à mettre en œuvre dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et éliminer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et elle priait le Secrétaire général de procéder à des consultations avec les gouvernements et les organisations intéressées en vue de mettre en place le processus et les moyens qui permettraient de fournir à la Somalie et aux États côtiers voisins une assistance technique afin de renforcer les moyens à leur disposition pour donner effet à la résolution de manière appropriée.

8.2 Le Comité a noté également que le C 100, le C 101 et le MSC 85 avaient examiné la question d'une manière approfondie et que l'on pouvait trouver des renseignements sur la question dans les documents C 100/D, C 101/D et MSC 85/26, respectivement.

8.3 Le Comité a noté en outre qu'en 2008, à la demande dans un premier temps du Gouvernement fédéral de transition de Somalie puis, dans la deuxième partie de l'année 2008, en raison de la multiplication du nombre d'incidents qui avait conduit à une nouvelle détérioration de la situation, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies avait adopté, en application du chapitre 7 de la Charte des Nations Unies, les résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) et 1851 (2008). Ces résolutions avaient pour objet de faire face au problème, notamment en facilitant l'acheminement de l'aide humanitaire à la Somalie et en permettant la protection et l'escorte des navires utilisés par le Programme alimentaire mondial à cet effet, et elles énonçaient un certain nombre de mesures que les États pouvaient prendre pour maîtriser la situation.

8.4 Le Comité a noté qu'à l'heure actuelle, un certain nombre d'États et d'organisations régionales avaient déjà déployé des navires et autres ressources militaires dans la région et procédaient à diverses patrouilles.

8.5 Le Comité a noté que le Secrétariat le tiendrait informé de l'évolution de la situation car un certain nombre des problèmes en jeu pouvaient toucher à des questions qui relevaient de sa compétence.

9 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

Opérateur économique agréé

9.1 Le Comité a rappelé que, lorsqu'elle avait examiné les propositions visant à renforcer la sûreté maritime, la Conférence de 2002 des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer avait reconnu le caractère intermodal et international des mouvements des engins de transport fermés et avait invité l'Organisation mondiale des douanes (OMD) à examiner d'urgence les mesures à prendre pour renforcer la sûreté tout au long des mouvements internationaux d'engins de transport fermés.

9.2 Le Comité a rappelé également qu'à la suite de consultations entre les administrations des douanes membres de l'OMD et des représentants du secteur privé, le Conseil de l'OMD avait adopté, en juin 2005, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre de normes). En juin 2006, le Conseil de l'OMD avait adopté les Directives concernant les opérateurs économiques agréés (Directives concernant les OEA), jointes en appendice au Cadre de normes. En juin 2007, ce conseil avait décidé de fusionner le Cadre de normes et les Directives concernant les OEA pour former un seul document, intitulé "Cadre de normes SAFE".

9.3 Les Pays-Bas (FAL 35/INF.2) ont fourni des renseignements sur l'intégration du concept d'opérateur économique agréé (OEA) dans le Code des douanes de la Communauté européenne et sur sa place dans le contexte international. Ils ont également indiqué que ce concept visait à concilier les exigences accrues en matière de sûreté avec la facilitation du commerce pour les opérateurs respectueux des règles, et relevé en particulier les avantages que confère le statut d'OEA, qui permettrait à ses titulaires de bénéficier d'un dédouanement accéléré des marchandises et de tirer parti de leur investissement dans des systèmes et des pratiques de sûreté efficaces. Il en résulterait des économies en termes de temps et de coûts. Les OEA devaient satisfaire aux conditions définies par les douanes, par exemple avoir des antécédents satisfaisants en matière de respect de la réglementation douanière, disposer d'un système satisfaisant de gestion et d'archivage des écritures commerciales et démontrer un engagement en faveur de la sûreté de la chaîne logistique. Les Pays-Bas ont également donné un aperçu des pratiques adoptées par certains États en ce qui concerne ce même concept, et présenté un résumé des différentes initiatives de coopération entre l'Union européenne et d'autres États dans ce domaine.

9.4 L'observateur de l'OMD a remercié les Pays-Bas pour leur document, estimant qu'il illustre bien l'opération de mise en place d'un programme d'OEA, en l'espèce par l'Union européenne. Ces mises en place étaient de plus en plus courantes parmi les 154 pays Membres de l'OMD qui s'étaient engagés à appliquer le Cadre de normes SAFE. Le document soulignait également les accords de reconnaissance mutuelle qui voyaient le jour, par lesquels un Membre reconnaît un autre programme OEA comme équivalant au sien. La reconnaissance mutuelle était un principe important du Cadre de normes SAFE.

En ce qui concerne l'évolution actuelle, l'observateur de l'OMD a souligné que le Cadre de normes SAFE n'était pas "coulé dans le bronze" et qu'un Groupe de travail SAFE avait été constitué et comprenait les Administrations des douanes des États Membres de l'OMD, des partenaires commerciaux et un certain nombre d'organisations internationales. Le Groupe de travail avait été chargé d'élaborer plus avant le Cadre de normes SAFE.

Actuellement, le Cadre de normes SAFE reposait sur deux "piliers" (une série de 17 normes constituant le pilier douane-douane et le pilier douane-entreprises). Le Groupe de travail examinait la création d'un troisième pilier, intitulé "Coopération aux frontières", comprenant deux normes relatives au guichet unique et à la gestion coordonnée des frontières. Plusieurs instruments d'appui étaient également en cours d'élaboration.

En ce qui concerne les questions de "l'exploration à 100 %", l'observateur de l'OMD a indiqué que 173 des 174 États Membres de l'OMD s'étaient formellement opposés à la législation des États-Unis devant entrer en vigueur en 2012, et qui prescrirait l'exploration de tous les conteneurs destinés aux États-Unis avant leur exportation. L'OMD estimait que le ciblage des zones à risque, conjugué à l'exploration des conteneurs identifiés comme étant à haut risque au sens défini dans le Cadre de normes SAFE, était un mécanisme plus efficace pour améliorer la sûreté de la chaîne logistique. L'OMD continuerait de coopérer de façon constructive avec l'Administration des États-Unis afin de veiller à ce que les points de vue des milieux douaniers soient entendus. L'observateur a également souligné les efforts du Service des douanes des États-Unis visant à atténuer les effets de la législation dans des circonstances quelque peu difficiles. Enfin, concernant la question de l'initiative "10 + 2", ayant trait aux éléments de données et aux messages supplémentaires que le Service des douanes des États-Unis exigerait des importateurs et des transporteurs, l'observateur de l'OMD a expliqué que cette initiative avait des conséquences pour le Cadre de normes SAFE, qui énonce des prescriptions en matière de documents contenant des données aux fins de la sûreté. Le Groupe de travail examinait actuellement cette initiative dite "10 + 2" afin de pouvoir l'inclure dans le Cadre de normes SAFE. Il restait à déterminer dans quelle proportion elle le serait.

En conclusion, l'observateur de l'OMD a indiqué que l'OMI serait la bienvenue aux réunions du Groupe de travail et du Sous-comité sur la gestion de l'information, dont les travaux intéressaient dans les deux cas ceux du Comité.

Projet de circulaire conjointe MSC/FAL sur la sécurisation et la facilitation du commerce international

9.5 Le Comité a également rappelé que le FAL 34 avait approuvé, de son propre point de vue, le projet de circulaire conjointe MSC/FAL sur la sécurisation et la facilitation du commerce international (FAL 34/19, annexe 4) et avait prié le Secrétariat de la diffuser lorsqu'elle aurait été approuvée par le MSC. Le MSC 83 l'avait examinée et l'avait diffusée ultérieurement sous la cote MSC-FAL.1/Circ.1.

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

9.6 Le Comité a également rappelé que le FAL 34 avait noté que le MSC 81 et le MSC 82 avaient invité 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, et que l'ISO (FAL 34/INF.6) avait actualisé les renseignements sur les initiatives qu'elle menait 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. Le FAL 34 avait invité l'ISO à continuer de le tenir informé des activités qu'elle menait 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.

9.7 Le Comité a noté que l'ISO avait communiqué des renseignements actualisés au MSC 84 (MSC 84/4/5) sur les normes relatives à la technologie maritime et à la sûreté de la chaîne logistique, et que le MSC avait également pris note des renseignements fournis, a remercié l'ISO pour les importants travaux qu'elle menait, qui font pendant aux efforts déployés par l'Organisation en vue de renforcer la sûreté maritime, et invité l'ISO à continuer de tenir le MSC informé des derniers développements des travaux qu'elle mène dans ce domaine important.

Renforcement de la sûreté des navires autres que ceux déjà visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS

9.8 Le Comité a noté que le MSC 83 avait examiné la question du renforcement de la sûreté des navires autres que ceux déjà visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS. Il a relevé qu'un certain nombre d'États Membres s'étaient opposés à l'inclusion des embarcations de plaisance dans quelque directive que ce soit. Le MSC avait constitué un groupe de travail par correspondance sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, dont les travaux seraient coordonnés par le Royaume-Uni, avec le concours du Japon et des États-Unis, et l'avait chargé de présenter un rapport intérimaire au MSC 84, de le mener à bien et de présenter ce rapport au MSC 85, pour qu'il l'examine.

9.9 Le Comité a noté que le MSC 85 avait examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance et, se fondant sur le projet de directives établi par le Groupe, avait approuvé la circulaire MSC/Circ.1283 sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Le MSC 85 a rappelé que ces directives avaient valeur de recommandation, qu'elles n'étaient pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire et qu'elles ne devraient en aucun cas être interprétées comme constituant des règles applicables aux navires non visés par la Convention SOLAS et aux installations connexes.

Audits de sûreté des installations portuaires

9.10 Le Comité a rappelé que le MSC 84 avait examiné les propositions du Canada (MSC 84/4/3) visant à élaborer des lignes directrices sur les audits de sûreté des installations portuaires, qui complèteraient le guide fourni dans la circulaire MSC.1/Circ.1194 concernant l'application efficace du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et le Guide sur l'auto-évaluation facultative par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires, diffusé sous couvert de la circulaire MSC.1/Circ.1192, et avait renvoyé la question au MSC 85 pour qu'il l'examine en détail.

9.11 Le Comité a noté que le MSC 85, lorsqu'il avait examiné la question de savoir si l'élaboration de directives sur les audits de sûreté des installations portuaires serait propice à renforcer l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, était convenu qu'il était nécessaire que les Gouvernements contractants effectuent, à titre facultatif, des évaluations de l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS dans leurs propres installations portuaires, et qu'en l'absence d'éléments prouvant le contraire, les directives existantes suffisaient à cette fin. À cet égard, il a été rappelé qu'il existait un guide analogue à l'intention des Administrations et pour la sûreté du navire dans la circulaire MSC.1/Circ.1193, à savoir le Guide sur l'auto-évaluation facultative par les Administrations et pour la sûreté du navire.

9.12 Le Comité a noté que le MSC 85 avait par conséquent rappelé le paragraphe 5 de la circulaire MSC.1/Circ.1192 et invité les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif à informer le MSC, dès que possible, des résultats de l'expérience acquise dans l'utilisation des circulaires MSC.1/Circ.1192 et MSC.1/Circ.1194, afin de pouvoir examiner plus avant les mesures à prendre.

Élaboration d'une législation type en matière de sûreté maritime

9.13 Le Comité a noté que le MSC 82 avait recommandé d'inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'exercice biennal 2008-2009 l'élaboration d'une législation type en matière de sûreté maritime.

9.14 Le Comité a noté que le MSC 85 avait signalé que les missions d'évaluation des besoins en matière de sûreté maritime qui avaient été menées dans le cadre du Programme intégré de coopération technique et les visites que le Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité de l'ONU avait effectuées sur place, conformément à la résolution 1373(2001) du Conseil de sécurité, avaient révélé que, dans un grand nombre de cas, la législation nationale requise pour appliquer les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS n'existait pas, était inadéquate, ou était issue ou dépendante de lois nationales qui, dans certains cas, avaient été promulguées au début du vingtième siècle.

9.15 Le Comité a noté également que le MSC 85, tenant compte des dispositions de l'article I b) de la Convention SOLAS et afin d'aider les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à améliorer la situation, était convenu qu'il serait très utile d'élaborer une législation habilitante type, c'est-à-dire une législation qui donnerait valeur juridique, dans le cadre de la législation nationale, aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS, étant entendu qu'une telle législation ne devrait pas être exagérément prescriptive.

9.16 Le Comité a noté en outre que le MSC 85, rappelant que les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS étaient tenus, aux termes de l'article III c) de la Convention, de communiquer au Secrétaire général et de déposer auprès de lui, entre autres, les textes des lois, décrets, ordres et règles qui avaient été promulgués sur diverses questions dans le cadre de la Convention SOLAS, avait instamment demandé aux Gouvernements contractants à la Convention de le faire afin de permettre l'élaboration d'une législation type.

9.17 Le Comité a noté par ailleurs que le MSC 85 avait décidé aussi que la manière la plus efficace de faire avancer les choses serait que le Secrétariat travaille en concertation avec un nombre limité d'experts juridiques pour élaborer un projet approprié de législation habilitante type plutôt que d'essayer de le faire par l'intermédiaire d'un groupe de travail par correspondance ou d'un groupe de travail.

Examen des Recommandations et des Directives sur les questions relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires

9.18 Le Comité a noté qu'à sa vingt-cinquième session ordinaire, l'Assemblée, par la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, avait prié le MSC d'entreprendre un examen approfondi des recommandations formulées par l'Organisation en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

9.19 Le Comité a noté aussi que le MSC 84 avait constitué un groupe de travail par correspondance coordonné par le Danemark et chargé d'examiner et d'actualiser les Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (MSC/Circ.622/Rev.1), les Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages de navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (MSC/Circ.623/Rev.3) et le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires (résolution A.922(22)), et l'avait chargé de présenter un rapport intérimaire au MSC 85, de le mener à bien et de le soumettre au MSC 86 pour examen.

9.20 Le Comité a noté par ailleurs que le MSC 85, durant l'examen de la question des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires, et en particulier de la situation dans les eaux au large des côtes somaliennes, avait longuement examiné la question du transport d'armes à feu à bord des navires. Le MSC 85 était convenu à une majorité écrasante qu'il faudrait décourager le transport d'armes à feu à bord des navires de commerce et plus particulièrement, que les gens de mer ne devraient pas être armés. Il était acceptable d'envisager l'utilisation de personnel de sûreté non armé, si les compagnies le souhaitaient, de même que la présence à bord de personnel de sûreté supplémentaire non armé pour renforcer les équipes de veille. Lorsqu'il avait examiné la question du recours à des patrouilles de sûreté armées, le MSC 85 était convenu que la présence d'armes à feu à bord des navires témoignait clairement de l'intention que l'on avait d'utiliser ces armes, ce qui pouvait d'une part entraîner une escalade de la violence à la fois pendant et après une attaque et d'autre part risquer d'aggraver la violence des attaques qui seraient commises par la suite à l'encontre d'autres navires.

9.21 Le Comité a noté en outre que le MSC 85 avait relevé qu'il n'existait pas de réglementation, à l'échelle internationale, concernant le transport de personnel armé à bord des navires, et que les États du pavillon n'avaient en règle générale pas diffusé de recommandation sur la question. Le MSC 85 s'était rangé au point de vue d'un certain nombre de délégations qui estimaient qu'il incombait en principe plutôt à l'État du pavillon qu'à l'Organisation de décider s'il fallait prévoir la présence de patrouilles de sûreté professionnelles armées à bord des navires de commerce.

9.22 Un certain nombre de délégations avait souligné au MSC 85 que la présence d'armes à feu risquait également de compliquer davantage les procédures douanières qui avaient été mises en place par les États du port et les États côtiers pour l'importation d'armes à feu, ce qui pourrait impliquer que certains navires se voient refuser l'accès au port et que les congés à terre des gens de mer s'en trouvent affectés.

9.23 Des délégations avaient également souligné la complexité du problème juridique que poserait la présence d'armes à feu à bord des navires, lors du MSC 85, notamment en ce qui concernait l'assurance et la responsabilité. Le MSC 85 avait noté que, d'après une étude récente du BIMCO, le transport d'armes à feu posait des problèmes considérables, et coûteux, pour les P & I Clubs.

9.24 Le MSC 85 avait également conclu que toute compagnie prévoyant du personnel armé à bord de ses navires serait pleinement responsable en vertu des lois de l'État du pavillon et, lorsqu'elle opérerait dans les eaux territoriales d'un État, en vertu de celles de l'État côtier.

10 INTERFACE NAVIRE/PORT

10.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-quatrième session, il avait noté qu'au paragraphe 7 du dispositif de la résolution A.984(24), intitulée "Facilitation du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales pour la santé publique", 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.

10.2 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 34, prenant note des débats sur la question au cours du DSC 11 et du MSC 81, qui appuyaient le principe d'un tel mécanisme et tenant compte des propositions pertinentes, avait :

- .1 approuvé, en principe et sous réserve des résultats d'un essai, le mécanisme qu'il était proposé de créer au sein du Secrétariat de l'OMI pour résoudre les difficultés rencontrées dans le cadre du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG;
- .2 prié le Secrétariat de mettre à l'essai le mécanisme proposé et de rendre compte de son expérience au FAL 35 afin qu'il évalue les résultats de l'essai; et
- .3 demandé au Secrétariat de continuer de coopérer avec l'AIEA, l'OIT et d'autres organismes des Nations Unies sur les questions concernant les retards et les refus rencontrés lors de l'expédition de matières radioactives de la classe 7.

10.3 Le Canada (FAL 35/10) a fourni, notamment, un aperçu des faits nouveaux intervenus dans ce domaine depuis le FAL 34 et du Plan d'action du Comité directeur international de l'AIEA, ainsi qu'un résumé des cas de refus d'expédition qui avaient été signalés et il a proposé un certain nombre de mesures afin de pouvoir avancer sur cette question. Dans sa conclusion, le Canada a estimé que la question du refus était loin d'être résolue et qu'il était impératif que le Comité et tous les États Membres continuent d'apporter leur soutien et de participer à l'identification et à la résolution des problèmes de fond. Le Canada a également fait observer que, grâce aux efforts de nombreuses personnes dans les administrations et les organisations, le règlement de certains des problèmes avait progressé, mais qu'il fallait poursuivre de tels efforts.

10.4 La délégation canadienne a été d'avis que des progrès étaient accomplis actuellement et que l'OMI/AIEA/OACI conjuguait activement leurs efforts à ceux des États Membres, des organisations non gouvernementales, des associations professionnelles et de la chaîne logistique internationale, ce qui contribuait à faciliter le transport de ces produits médicaux, industriels et énergétiques importants.

10.5 Le Comité a pris note des renseignements fournis oralement par le Secrétariat en ce qui concernait la mise à l'essai du mécanisme en place. Conformément aux dispositions de la résolution A.984(24) et aux décisions du FAL 34, le Secrétaire général avait désigné, en avril 2007, un point de contact de l'OMI pour la résolution des difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières dangereuses du Code IMDG, y compris les matières radioactives de la classe 7. Depuis lors, le Secrétariat avait joué un rôle actif dans les efforts déployés pour résoudre ces difficultés, en participant notamment aux réunions pertinentes de l'AIEA. De ce fait, les amendements appropriés avaient été apportés aux Normes de sûreté du transport de l'AIEA, qui servent de base aux amendements aux Recommandations

de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses et à d'autres réglementations concernant les modes de transport.

10.6 Le Secrétariat avait également assisté à toutes les réunions du Comité directeur international de l'AIEA sur les refus d'expédition des matières radioactives. L'AIEA avait organisé un certain nombre de sessions de formation et de séminaires régionaux dans le but de faciliter ce type d'expédition. Le Secrétariat avait créé une base de données des refus de transport de marchandises dangereuses qui comptait à ce jour 100 rapports et que l'AIEA et l'OACI pouvaient consulter. L'Organisation est en train de mettre au point un ensemble de moyens informatisés d'apprentissage en ligne sur la classe 7. Les travaux de mise au point avaient commencé et l'ensemble de moyens d'apprentissage devrait être prêt au troisième trimestre de cette année et mis gratuitement à la disposition de tous les utilisateurs non commerciaux.

10.7 Le Comité est convenu qu'à la lumière des résultats de la mise à l'essai du mécanisme pour la résolution des difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique, il était évident que la question du refus des expéditions n'avait pas encore été réglée. En conséquence, le Comité a décidé de prier le Secrétaire général de poursuivre la mise à l'essai du mécanisme créé au sein du Secrétariat de l'OMI pour résoudre les difficultés rencontrées dans le cadre du transport de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et il a chargé le Secrétariat de rendre compte des résultats de l'expérience acquise au FAL 36, afin de permettre au Comité de décider des mesures à prendre.

10.8 Le Comité a demandé en outre au Secrétariat de poursuivre la coopération avec les institutions et organisations compétentes sur les questions concernant les retards et refus rencontrés dans le cadre des expéditions de cargaisons classées dans le Code IMDG et, en particulier, 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 et de faire rapport au FAL 36.

11 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES

11.1 Le Comité a rappelé que le TC 56 avait noté 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, ainsi que d'assurer la sûreté des transports maritimes et de la chaîne logistique mondiale dans son ensemble. Le TC 56 avait aussi considéré 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.

11.2 Le Comité a noté les renseignements fournis dans le document FAL 35/11 sur l'état des activités relatives à l'application de la Convention qui ont été menées au titre 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 2009. Le programme des séminaires et des missions de consultation figurait en annexe au document.

11.3 Le Comité a noté aussi 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 œuvre 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.

11.4 Le Comité a noté aussi que, dans le cadre des activités menées au titre du PICT en 2008, un séminaire national sur des questions liées à la simplification des formalités avait eu lieu à Limbé (Cameroun), réunissant au total quelque 103 participants, et que le séminaire régional prévu aux Fidji aurait lieu en 2009, du fait qu'il avait été entrepris d'en revoir la structure et le contenu afin d'y inclure des points relatifs à la sûreté maritime ainsi que les questions liées aux Conventions SUA de 1988 et 2005. En 2009, trois séminaires nationaux devraient se tenir en Gambie, au Ghana et en Guinée, et trois séminaires régionaux devraient avoir lieu au Guatemala, au Viet Nam ainsi que dans un pays à convenir pour représenter les pays du ROCRAM.

11.5 Intervenant au nom du Groupe des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, la délégation péruvienne s'est félicitée des activités de coopération technique que l'Organisation mène dans la région et a remercié les différents pays d'accueil. Jugeant que ces activités profitaient grandement à la région, elle a formulé l'espoir qu'elles se poursuivraient.

11.6 La délégation nigériane a exprimé l'opinion que ces séminaires revêtaient une très grande importance pour les pays de la région; s'est félicitée des activités de coopération technique entreprises par l'Organisation; et a fait part du désir du Nigéria d'accueillir un séminaire dans l'avenir.

11.7 La délégation de la République de Corée a réitéré son engagement à apporter un appui plein et entier, en termes de formation et d'installation, à tout pays en développement désireux d'adopter le principe du guichet unique.

11.8 Le Comité a remercié les Gouvernements des États Membres susmentionnés d'avoir accepté d'accueillir ces manifestations et le Secrétariat et les consultants d'avoir organisé et mené à bien ces missions.

11.9 Le Comité a aussi déclaré qu'il était important de poursuivre ces activités de coopération technique relatives à la simplification des formalités afin qu'il puisse plus facilement mener à bien son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux, tels qu'adoptés par le FAL 32, lesquelles 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 l'action et les travaux qu'il mène pour faire appliquer à l'échelle internationale les mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

11.10 À cet égard, le Comité a rappelé, en particulier, qu'au titre de ses orientations stratégiques et travaux, il devrait 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 permettraient 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 liaison avec le Comité de la coopération technique (TCC).

Priorités thématiques du Programme intégré de coopération technique (PICT) pour l'exercice biennal 2010-2011

11.11 Lors de l'examen du document FAL 35/11/1 (Secrétariat), le Comité a rappelé que le TCC 57 avait approuvé le PICT pour l'exercice biennal 2008-2009, qui contenait des priorités thématiques relatives à la simplification des formalités. Lors de l'élaboration de ce PICT, pour la première fois, des liens entre le PICT et les OMD avaient été établis par le TCC et incorporés dans le programme.

11.12 Le Comité a rappelé aussi que, à sa vingt-cinquième session ordinaire, l'Assemblée avait adopté la résolution A.1006(25) sur les liens entre le Programme intégré de coopération technique et les objectifs du Millénaire pour le développement et avait demandé au TCC d'accorder une priorité élevée aux activités qui non seulement favorisaient la ratification rapide et l'application efficace des instruments de l'OMI, mais contribuaient aussi à la réalisation des OMD, en tenant compte des besoins spéciaux des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, ainsi que des besoins particuliers de l'Afrique dans le domaine du transport maritime, et de veiller à ce que ces besoins soient pris en considération dans le PICT.

En particulier, la résolution A.1006(25) avait également reconnu le rôle important que des transports maritimes et un secteur portuaire, respectueux de l'environnement et dont la sécurité et la sûreté étaient assurées, jouaient à l'égard du développement durable de tous les États et de la réalisation des OMD, notamment en ce qui concernait l'efficacité de l'accès intermodal aux ports.

11.13 Le Comité a examiné les propositions figurant dans l'annexe du document FAL 35/11/1 (Secrétariat) au sujet des priorités thématiques de l'exercice biennal 2010-2011, qui ont trait à la facilitation du trafic maritime international; a approuvé celles qui sont indiquées à l'annexe 7; et chargé le Secrétariat de les renvoyer au TCC afin qu'il les examine en vue de les intégrer dans le PICT pour l'exercice biennal 2010-2011.

Exécution des activités de coopération et d'assistance techniques

11.14 Le Comité a noté que, dans certains cas, l'exécution des activités de coopération et d'assistance techniques dépendaient notamment de :

- .1 la ou les phase(s) de sûreté applicable(s) dans le pays bénéficiaire; et
- .2 la disponibilité d'experts qui soient capables de mener les activités spécifiques.

11.15 À cet égard, le Comité a noté aussi que l'exécution ou la conduite d'activités de coopération et d'assistance techniques dans un pays particulier dépendait de l'octroi par le Département de la sûreté et de la sécurité de l'ONU de l'habilitation de sécurité pour effectuer une mission particulière. À la lumière d'un certain nombre d'expériences récentes, il avait été décidé que, en l'état actuel, l'Organisation effectuerait des missions uniquement dans les pays ou dans les zones dans lesquels aucune phase sécuritaire ne serait en cours ou dans lesquels la phase sécuritaire serait 1 (c'est-à-dire Précaution).

11.16 Le Comité a noté aussi qu'il était devenu très difficile de trouver des experts qui soient compétents en matière de simplification des formalités et disposés à faire part de leurs connaissances, car un certain nombre d'experts auxquels on avait eu recours par le passé avaient désormais dépassé l'âge auquel ils pouvaient être recrutés. Par conséquent, les Gouvernements contractants sont priés instamment de proposer à l'Organisation la candidature d'experts en matière de simplification des formalités, auxquels le Secrétariat pourra faire appel lorsqu'il s'agira de dispenser des avis ou une assistance aux États Membres ou à d'autres Gouvernements contractants, et ils devraient envisager de mettre ces experts à la disposition de l'Organisation à titre gracieux.

12 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

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

12.1 Le Comité a noté que le Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer (Processus consultatif) avait tenu, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 23 au 27 juin 2008, sa neuvième réunion consacrée au thème "Sûreté et sécurité maritimes".

12.2 Le Comité a été informé que, pour contribuer à cette réunion du Processus consultatif, le Secrétariat avait présenté un document d'information, intitulé "Sécurité et sûreté maritimes – les fonctions et les activités en cours de l'OMI et ses réalisations relatives aux aspects techniques des navires qui se livrent au commerce international". Des Groupes d'experts sur la sécurité et la sûreté maritimes s'étaient réunis pour examiner les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime, et en particulier les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, la prévention et la répression de la criminalité transnationale, les personnes en mer, la coopération et le renforcement des capacités. Parmi les intervenants figuraient des représentants d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi que de l'Organisation des Nations Unies et de ses États Membres.

12.3 Le Comité a noté également que le Directeur de la Division de la sécurité maritime avait présenté, au nom du Secrétariat, un aperçu des activités menées par l'Organisation, ces cinquante dernières années, sur les questions de sécurité et de sûreté maritimes; il avait notamment évoqué la façon dont l'OMI avait relevé les nouveaux défis en matière de sécurité maritime et étendu son champ d'activité et dont elle était devenue une instance

efficace au sein de laquelle débattre des questions de sécurité et de sûreté maritimes et adopter des règles et réglementations internationales. Il avait également décrit les défis actuels et futurs à relever en matière de sécurité et de sûreté maritimes en ce qui concerne l'élaboration de nouvelles mesures, la mise en œuvre effective et le contrôle de l'application des mesures, les évolutions sous-régionales et régionales et la nécessité de renforcer les capacités. Le Secrétariat avait aussi participé à une rencontre sur le traitement des personnes secourues en mer, organisée en parallèle par le Groupe interinstitutions des Nations Unies.

12.4 Le Comité a noté que, depuis le FAL 34, une troisième et quatrième réunions, soit deux au total, avaient eu lieu dans le cadre de l'initiative du Groupe interinstitutions des Nations Unies sur le traitement des personnes secourues en mer. La troisième réunion s'est déroulée au Siège du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), à Genève, le 11 décembre 2007, et la quatrième à l'occasion de la neuvième réunion du Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 23 au 27 juin 2008. Le Secrétariat a assisté à chacune de ces deux réunions.

12.5 Le Comité a noté que le Secrétariat avait participé avec le HCR à un événement sur le sauvetage en mer organisé en marge du Dialogue du Haut Commissaire sur les défis en matière de protection liés à la sensibilisation, qui s'était déroulé à Genève les 11 et 12 décembre 2007.

12.6 Le Comité a noté également que le Secrétariat continuait de coopérer, s'il y avait lieu, avec les organismes et entités concernés des Nations Unies dans les situations mettant en cause des personnes secourues en mer et qu'il avait pris part à plusieurs séminaires et conférences traitant de la question.

En janvier 2008, le Secrétariat avait participé à une Conférence sur l'interception, le sauvetage et la protection des réfugiés aux frontières maritimes européennes, à Athènes (Grèce), qui était organisée par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés avec les Garde-côtes grecs, et avait présenté un document sur les dispositions des Conventions SOLAS de 1974 et SAR de 1979, les amendements à ces conventions et la sauvegarde de la vie.

En mai 2008, le Secrétariat avait participé à une conférence du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés dans le golfe d'Aden sur les personnes secourues en mer, tenue au Yémen. Il était représenté par un fonctionnaire de la Division de la coopération technique, qui avait donc été en mesure de fournir des précisions sur les activités de coopération technique que proposait l'OMI, en particulier dans le domaine de la recherche, du sauvetage et du renforcement des capacités, dans l'espoir de pouvoir encore renforcer la coopération dans ce domaine avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés.

12.7 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait noté que la brochure de l'OMI/HCR, intitulée "Sauvetage en mer – Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés" avait été publiée dans plusieurs langues. Il a noté que la publication avait été largement diffusée en 2007 et qu'une version électronique de ce texte était disponible sur le site Web de l'OMI. Le HCR et l'OMI mettaient actuellement la dernière main à une version russe de cette publication.

12.8 Le Comité a également noté que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CENUE) avait tenu une conférence les 27 et 28 septembre 2008 au Pirée (Grèce), à laquelle le Secrétariat avait participé et qui portait sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays et le rôle que jouent les ports maritimes en tant que

connexion entre transports intérieurs et transports maritimes. Cette conférence, qui avait réuni de nombreux participants, visait à permettre des connexions performantes entre modes de transport maritimes et intérieurs, à étudier comment intégrer efficacement les ports maritimes dans l'infrastructure des transports et à déterminer les meilleurs moyens de résoudre le problème de la connexion avec l'arrière-pays, ainsi qu'à offrir aux pays en développement de la région de la CENUE l'occasion de tirer parti de l'expérience des pays qui tiraient des revenus élevés de ports/plaques tournantes/marchandises en transit.

Relations avec les organisations non gouvernementales

Généralités

12.9 Lors de l'examen des documents FAL 35/2/1 (Secrétariat), FAL 35/2/2 (Secrétariat) et FAL 35/2/4 (Secrétariat), le Comité a noté les décisions pertinentes prises par le C 98, le CE/S.24 et le C 100 en ce qui concernait les relations avec les organisations non gouvernementales auxquelles le statut consultatif avait été récemment octroyé ou dont la demande avait été renvoyée au Comité afin qu'il donne un avis au Conseil au sujet de l'octroi du statut consultatif.

Organisations non gouvernementales auxquelles le statut consultatif a été octroyé

12.10 Le Comité a noté en particulier que, depuis le FAL 34, le Conseil avait décidé d'octroyer le statut consultatif :

- .1 à l'International Painting and Printing Ink Council (IPPIC);
- .2 au Fonds international pour la protection des animaux (IFAW), à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans, à l'issue de laquelle la situation devrait être passée en revue;
- .3 à l'International Spill Control Organization (ISCO), à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans, à l'issue de laquelle la situation devrait être passée en revue; et
- .4 à la Global Maritime Education and Training Association (GlobalMET).

Examen des nouvelles demandes d'admission au statut consultatif

12.11 Comme le lui avait demandé le C 100, le Comité a examiné les demandes d'admission au statut consultatif présentées par :

- .1 le World Shipping Council (WSC); et
- .2 l'Association internationale de la police des ports et des aéroports (IAASP),

12.12 Le Comité a chargé un groupe restreint (le Groupe), qui s'est réuni sous la présidence de M. Giancarlo Olimbo (Italie), d'examiner les demandes d'admission susmentionnées et de lui donner un avis sur les recommandations qu'il devait adresser au Conseil.

12.13 Le Groupe a indiqué (FAL 35/WP.7) que le WSC et l'IAASP remplissaient tous les critères requis pour l'octroi du statut consultatif, notamment du fait que ces associations avaient été jugées en mesure de contribuer directement aux travaux du Comité et qu'elles ne semblaient pas avoir accès à l'OMI par le biais d'autres organisations. En conséquence, le

Groupe a recommandé que le Comité recommande au Conseil d'octroyer le statut consultatif au WSC et à l'IAASP.

12.14 Le Comité, s'étant déclaré satisfait des renseignements fournis, a décidé de recommander au Conseil d'octroyer le statut consultatif au WSC et à l'IAASP.

Journée mondiale de la mer 2009

12.15 Le Comité a noté que le Conseil, à sa centième session, avait approuvé le thème que le Secrétaire général avait proposé pour la Journée mondiale de la mer de 2009, à savoir :

"LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES : un défi à relever pour l'OMI aussi !"

13 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

Adoption d'amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité

13.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-quatrième session, après avoir passé en revue les Directives sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail (les Directives) à la lumière de l'expérience qu'il avait acquise dans le cadre de leur application et dans un souci d'harmoniser autant que possible ces directives avec celles du MSC et du MEPC (les Directives MSC/MEPC), il avait approuvé les Directives révisées qui avaient été diffusées au moyen de la circulaire FAL.3/Circ.188.

13.2 Notant qu'après avoir examiné les recommandations formulées à l'issue de la réunion des Présidents de 2007, le MSC 83 avait décidé d'apporter de nouveaux amendements aux Directives MSC/MEPC, décision à laquelle avait ultérieurement souscrit le MEPC 57, le Comité a examiné et approuvé, en vue de continuer à harmoniser ses Directives avec celles du MSC et du MEPC, les amendements à ses Directives qui figuraient à l'annexe du document FAL 35/13 (Secrétariat), puis a chargé le Secrétariat de les incorporer dans les Directives existantes (c'est-à-dire celles qui avaient été diffusées par la circulaire FAL.3/Circ.188) et de les diffuser sous couvert d'une circulaire de la série FAL.3, laquelle annulerait la circulaire FAL.3/Circ.188. Dans ce contexte, le Comité a autorisé le Secrétariat à effectuer toute modification d'ordre rédactionnel qu'il jugerait nécessaire lorsqu'il élaborerait le document en question.

Élaboration de directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau

13.3 Le Comité a noté qu'à sa vingt-cinquième session ordinaire, l'Assemblée avait adopté la résolution A.990(25) sur le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour l'exercice biennal 2008-2009 par laquelle, conformément aux paragraphes 4 et 5, elle avait :

- prié le Conseil, à titre prioritaire et par l'intermédiaire de son groupe de travail ad hoc sur le Plan stratégique de l'Organisation, d'élaborer à l'intention de tous les organes de l'OMI des directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau, notamment des orientations relatives à l'évaluation des questions qu'il est proposé d'inscrire au programme de travail et à la présentation et au contenu des rapports sur les travaux menés par les divers organes de l'Organisation; et

- prié également le Conseil et les Comités d'examiner et de réviser les Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail à la lumière des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau élaborées par le Conseil.

13.4 Le Secrétariat (FAL 35/13/1) a fait savoir que le C/ES 24 avait approuvé la constitution d'un groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau. Ce groupe avait rendu compte de ses travaux à la huitième session du Groupe de travail ad hoc du Conseil chargé du Plan stratégique de l'Organisation (CWGSP 8) lequel avait ensuite fait rapport au C 101 sur les résultats de ses travaux.

Le C 101 avait pris note des renseignements qui figuraient dans le rapport du CWGSP 8, ainsi que de ceux qui avaient été communiqués verbalement par le Président du CWGSP et par le Secrétaire général. Le C 101 avait noté en particulier les progrès qui avaient été faits dans le cadre de l'élaboration des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau et avait, dans ce contexte :

- souscrit à la décision du CWGSP 8 de convoquer de nouveau le Groupe de travail par correspondance;
- approuvé la tenue d'une réunion supplémentaire du CWGSP en 2009 afin que celui-ci puisse finaliser les Directives, en plus de la réunion déjà prévue pour cette année;
- approuvé l'adoption des Directives, une fois celles-ci mises au point d'une manière définitive, par le biais d'une résolution de l'Assemblée; et
- prié instamment les États Membres et les présidents des Comités et sous-comités de prendre une part active aux délibérations du Groupe de travail par correspondance qui allait être constitué de nouveau, ainsi qu'aux prochaines sessions du Groupe de travail.

13.5 Le Comité a noté également que le Secrétariat le tiendrait informé de tout fait nouveau à ce sujet afin de lui permettre de prendre les mesures attendues par l'Assemblée.

14 PROGRAMME DE TRAVAIL

Généralités

14.1 Le Comité a noté que l'Assemblée avait adopté la résolution A.989(25), intitulée "Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2008-2013)", ainsi que la résolution A.990(25), intitulée "Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2008-2009".

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 36

14.2 Compte tenu des progrès qui avaient été effectués pendant la session, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 36, telle qu'elle figure à l'annexe du document FAL 35/WP.1 (Président).

Constitution de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 36

14.3 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité est convenu qu'il conviendrait de constituer au FAL 36 des groupes de travail sur les questions suivantes :

- .1 révision générale et application de la Convention;
- .2 moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

14.4 Le Comité est convenu également qu'il n'était pas possible, à ce stade, de prévoir avec exactitude s'il serait nécessaire de constituer des groupes de rédaction au FAL 36.

14.5 Le Comité est convenu aussi que si besoin était, le FAL 36 déciderait de constituer d'autres groupes de travail ou de rédaction lorsqu'il examinerait les différents points de l'ordre du jour. Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir, en consultation avec le Président, le calendrier provisoire du FAL 36, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou de rédaction qu'il pourrait être nécessaire de constituer, et de les diffuser au moins une semaine avant la date limite prévue pour la soumission des documents devant être examinés au FAL 36.

Propositions relatives aux semaines de réunion pour l'exercice biennal 2010-2011

14.6 En vue de permettre au Secrétaire général de mettre au point les propositions budgétaires pertinentes pour l'exercice biennal 2010-2011, aux fins d'examen à la vingt-sixième session ordinaire de l'Assemblée, en novembre 2009, et compte tenu du fait que conformément à l'article 50 de la Convention portant création de l'OMI et à l'article 2 a) de son Règlement intérieur, il doit se réunir au moins une fois par an en session ordinaire, le Comité a proposé de se réunir pendant une semaine en 2010 et une semaine en 2011.

Rôle, mission, orientation stratégique et travaux du Comité

14.7 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-deuxième session (4 – 8 juillet 2005), il avait approuvé le rôle, la mission, l'orientation stratégique et les travaux du Comité, tels qu'énoncés à l'annexe 4 du document FAL 32/22, et qu'il était convenu que l'"orientation stratégique" du Comité devrait parfaitement concorder avec l'"orientation stratégique" de l'Organisation qui était énoncée dans la résolution A.944(23), intitulée "Plan stratégique pour l'Organisation (pour la période de six ans 2004-2010)", laquelle avait été adoptée en novembre 2003.

14.8 Depuis le FAL 32, le Comité a constaté que l'Assemblée avait révisé à deux reprises le Plan stratégique pour l'Organisation, à savoir en novembre 2005 et en 2007, et que le Plan stratégique qui était actuellement en vigueur était celui qui était énoncé dans la résolution A.989(25), intitulée "Plan stratégique de l'Organisation" (pour la période de six ans 2008-2013). En outre, il est prévu qu'en novembre 2009, à sa vingt-sixième session ordinaire, l'Assemblée révisera le Plan stratégique de l'Organisation et adoptera un plan pour la période de six ans 2010-2015. Elle adoptera aussi le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour l'exercice biennal 2010-2011.

14.9 Le Comité a par ailleurs reconnu que la décision du FAL 32 visant à ce que l'"orientation stratégique" du Comité concorde parfaitement avec l'"orientation stratégique" de l'Organisation qui est énoncée dans la résolution A.944(23), intitulée "Plan stratégique pour l'Organisation (pour la période de six ans 2004-2010)" créait un certain nombre de complications dans la mesure où elle se référait uniquement à la résolution A.944(23),

laquelle avait été annulée par l'Assemblée en novembre 2005. Par ailleurs, depuis le FAL 32, le Comité n'avait jamais réexaminé son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux pour s'assurer que ceux-ci concordaient bien avec le Plan stratégique de l'Organisation qui est actuellement en vigueur.

14.10 Pour remédier à ces anomalies, le Comité est convenu que :

- .1 l'"orientation stratégique" du Comité, telle qu'énoncée dans le document exposant le rôle, la mission, l'orientation stratégique et les travaux du Comité, devrait à tout moment concorder avec l'"orientation stratégique" de l'Organisation, telle qu'énoncée dans le Plan stratégique de l'Organisation qui est actuellement en vigueur; et
- .2 pendant la première session qu'il tiendrait après chaque session ordinaire de l'Assemblée, le Comité passerait en revue son "orientation stratégique", telle qu'énoncée dans le document exposant son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux, en vue de s'assurer qu'elle concorde bien avec l'"orientation stratégique" de l'Organisation, telle qu'énoncée dans le Plan stratégique de l'Organisation qui est actuellement en vigueur.

14.11 D'ici à la prochaine session du Comité, qui se tiendrait en 2010, cinq années se seraient écoulées depuis le moment où le Comité avait adopté le document exposant son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux actuels. Dans ce contexte, il était peut-être temps que le Comité révise et mette à jour le document en question, en particulier au vu de son institutionnalisation et des attentes qui en résultaient.

14.12 En conséquence, le Comité a aussi décidé de procéder à sa prochaine session, en plus de l'examen visé au paragraphe 14.10.2 ci-dessus, à une révision complète de son rôle, de sa mission, de son orientation stratégique et de ses travaux, en vue de s'assurer que ceux-ci répondent d'une manière satisfaisante aux besoins actuels et émergents en termes de facilitation du trafic maritime et en rapport avec le renforcement de la sûreté maritime.

14.13 Pour faciliter ces travaux le Comité a chargé le Secrétariat d'élaborer, en collaboration avec le Président des propositions qui pourront servir de base aux échanges de vues sur la question.

Date et lieu de la prochaine session

14.14 Le Comité a noté qu'il avait été provisoirement prévu que le FAL 36 se tienne du 26 au 30 avril 2010, au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni).

15 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2010

15.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu à l'unanimité M. Charles Abela (Malte) Président pour 2010 et M. Eildert Broekema (Pays-Bas), Vice-président pour 2009 et 2010.

15.2 Le Vice-président sortant, M. Arnett E. Hill (Libéria), ayant dû démissionner afin d'assumer de nouvelles fonctions au Libéria, le Comité lui a exprimé sa profonde gratitude pour avoir œuvré inlassablement et avec loyauté au service du Comité et de ses objectifs, et lui a souhaité le plus grand succès dans ses futures activités.

16 DIVERS

Manifestation spéciale

16.1 Pour célébrer la première réunion tenue par le Comité depuis son institutionnalisation en vertu de la Convention portant création de l'OMI, le Comité a organisé le 12 janvier 2009 une manifestation spéciale, intitulée "Futurs enjeux du Comité FAL".

16.2 À cette occasion, des discours ont été prononcés par le Secrétaire général, par le Président, M. C. Abela, par M. P. Hinchliffe, au nom de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et par M. J. Bainbridge, au nom de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Ces discours ont été reproduits dans le document FAL 35/INF.9

Améliorer la fourniture et la qualité des informations nautiques portuaires

16.3 Le Comité a noté que le MSC 83 l'avait invité à examiner les renseignements communiqués dans le document MSC 83/INF.19 (IHMA *et al.*), le document FAL 35/INF.4 (Secrétariat) avait été diffusé à cette fin. Cependant, depuis la diffusion du document FAL 35/INF.4, l'IHMA *et al.* avaient mis à jour les renseignements qu'ils avaient fournis au MSC 83 et ces renseignements actualisés avaient été diffusés par le biais du document FAL 35/INF.6. Le Comité n'a donc pas examiné le document FAL 35/INF.4, qui avait été remplacé par le document FAL 35/INF.6.

16.4 L'IHMA *et al.* (FAL 35/INF.6) ont signalé que la diversité et parfois le manque d'uniformité des informations nautiques requises pour entrer au port et utiliser un poste à quai/terminal pouvaient semer une certaine confusion dans l'esprit de l'utilisateur. Or, une mauvaise compréhension ou une mauvaise utilisation de ces données avait une incidence directe sur la sécurité du port et du navire, ainsi que sur la protection de l'environnement. De l'avis de l'IHMA *et al.*, il était donc nécessaire d'envisager un moyen plus efficace et uniforme de communiquer ces informations aux navigateurs et notamment à ceux qui publient les informations nautiques. L'IHMA *et al.* ont également fait savoir qu'un modèle pour saisir et produire les informations relatives à l'entrée au port était désormais disponible en ligne et que l'on était en train de mettre au point un système analogue pour les postes à quai/terminaux.

16.5 Le Comité a noté avec satisfaction les renseignements communiqués et l'initiative prise par l'IHMA *et al.*, et a estimé qu'un système plus efficace et uniforme permettant d'accéder à ces informations nautiques serait très utile aux navigateurs et aux autorités portuaires.

Directive du Service des garde-côtes des États-Unis concernant l'autorisation de descendre à terre et d'autres questions

16.6 Le Comité a rappelé la résolution A.989(25) sur le Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2008-2013), dans laquelle il était indiqué, s'agissant de la sûreté et de la facilitation du trafic maritime, que :

"Le défi pour l'OMI est de promouvoir l'application effective des mesures de sûreté et de favoriser une prise de conscience de la sûreté dans les opérations maritimes et portuaires, tout en veillant à maintenir un juste équilibre avec la facilitation du commerce et l'acheminement efficace et sans problème des échanges maritimes."

16.7 Le Comité a rappelé en outre que l'importance de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires en vertu du Code ISPS était expressément soulignée dans les dispositions de la circulaire MSC/Circ.1112, diffusée en 2004, et de la résolution 11 adoptée par la Conférence SOLAS de 2002.

16.8 Les États-Unis (FAL 35/INF.7) ont indiqué que le 22 octobre 2008, le Commandant du Service des garde-côtes des États-Unis avait diffusé à tous les membres du Service une directive sur l'autorisation de descendre à terre pour les gens de mer servant à bord de navires qui font escale dans un port des États-Unis et les problèmes d'accès rencontrés par les représentants de services sociaux, et autre. La directive traitait, en particulier, des cas dans lesquels certains terminaux portuaires et autres installations des États-Unis réglementées en vertu du Code ISPS avaient refusé l'accès à des gens de mer titulaires de visas délivrés en bonne et due forme qui avaient l'intention de descendre à terre, de procéder à un changement d'équipage, etc., et avaient interdit à des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer de monter à bord de navires. Dans la directive, il était souligné que ces interdictions étaient contraires aux objectifs de la réglementation des États-Unis.

16.9 Notant avec intérêt le contenu de la directive et remerciant les États-Unis de leur judicieuse initiative, arrivée à point nommé, le Comité a fait valoir que malgré l'importance cruciale de la sûreté et la complexité des problèmes qui en découlaient pour un grand nombre d'organismes, ces considérations ne sauraient en aucun cas justifier que l'on refuse aux gens de mer le droit tout aussi vital de descendre à terre et d'avoir accès aux services sociaux. Il importe de trouver un juste équilibre entre sûreté et facilitation des échanges maritimes.

16.10 L'observateur de l'ICMA a indiqué que l'Association appréciait tous les efforts qui avaient été entrepris par les États Membres afin d'encourager les autorités portuaires et les exploitants de terminaux à faciliter les sorties à terre des gens de mer, ainsi que l'accès des aumôniers du port et des travailleurs sociaux aux navires. Du point de vue de l'ICMA, le fait d'interdire ou de limiter l'accès à ces installations allait à l'encontre des efforts déployés par l'OMI et d'autres organismes des Nations Unies pour favoriser le recrutement de marins et encourager les gens de mer motivés, qualifiés et chevronnés à rester dans la profession. Le bien-être des gens de mer dépendait en partie des sorties à terre.

16.11 La délégation saoudienne, appuyée par les délégations indonésienne et iranienne, ainsi que par l'observateur de la Ligue des États arabes, a estimé, dans le contexte des équipages composés de plusieurs nationalités, que les gens de mer faisaient parfois, dans certains pays, l'objet de mesures discriminatoires fondées sur des motifs raciaux ou culturels, et qu'ils n'étaient pas autorisés à descendre à terre, un garde étant même parfois mis en faction à bord du navire, et que tous les membres d'équipage devaient être soumis à un traitement équitable, en particulier eu égard à l'autorisation de descendre à terre.

Témoignages de gratitude

16.12 Le Comité a exprimé sa reconnaissance aux représentants et membres du Secrétariat indiqués ci-après qui avaient récemment quitté leur fonctions ou été affectés à de nouvelles fonctions qui étaient sur le point de l'être, 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. Ronald Quipildor Tito (État plurinational de Bolivie), qui était retourné dans son pays;
- M. Hugo Ricaurte Caravias, (Équateur), qui était retourné dans son pays;

- M. Howard Hime (États-Unis), qui avait pris sa retraite;
- M. Yun Min Jong (République populaire démocratique de Corée), qui était retourné dans son pays;
- M. Kwang Nam Ri (République populaire démocratique de Corée), qui était retourné dans son pays;
- M. George Demetriades (Chypre), qui était retourné dans son pays;
- M. Victor Tsyachnikov (Secrétariat), qui avait pris sa retraite;
- Mme Catherine Linley (Secrétariat), qui avait quitté ses fonctions;
- M. Alfredo Garofalo (Secrétariat), qui avait pris sa retraite;
- M. F. van Tongerlooy (Secrétariat), qui avait pris sa retraite;
- Mme Michelle Foré (Secrétariat), qui avait pris sa retraite; et
- M. Leroy Mayers (Secrétariat), qui avait pris sa retraite.

ANNEXE 1

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

SOMMAIRE

	Page
Définitions	
Article premier	3
Sessions	
Article 2	3
Article 3	3
Article 4	3
Article 5	4
Délégations	
Article 6	4
Article 7	4
Article 8	4
Publicité des séances	
Article 9	5
Ordre du jour	
Article 10	5
Article 11	5
Article 12	6
Article 13	6
Article 14	6
Article 15	6
Président et Vice-président	
Article 16	6
Article 17	6
Article 18	6
Organes subsidiaires	
Article 19	7
Secrétariat	
Article 20	7
Article 21	7
Article 22	7
Langues	

Article 23	.....	7
Article 24	.....	7
Article 25	.....	7
Vote		
Article 26	.....	8
Article 27	.....	8
Article 28	.....	8
Article 29	.....	8
Article 30	.....	8
Élections		
Article 31	.....	9
Article 32	.....	9
Article 33	.....	9
Article 34	.....	9
Conduite des débats		
Article 35	.....	9
Article 36	.....	10
Article 37	.....	10
Article 38	.....	10
Article 39	.....	10
Article 40	.....	10
Article 41	.....	11
Article 42	.....	11
Article 43	.....	11
Article 44	.....	11
Article 45	.....	11
Article 46	.....	11
Article 47	.....	11
Invitation d'experts		
Article 48	.....	12
Modification et application du Règlement intérieur		
Article 49	.....	12
Article 50	.....	12
Article 51	.....	12
Autorité de la Convention		
Article 52	.....	12

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

Définitions

Article premier

Aux fins du présent Règlement :

- i) le terme "Convention" désigne la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale;
- ii) le terme "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale;
- iii) le terme "Membre" désigne un Membre de l'Organisation;
- iv) l'expression "autre participant" désigne un gouvernement qui n'est pas Membre mais qui est habilité à participer aux travaux du Comité en vertu des dispositions pertinentes d'une convention ou de tout autre instrument international lorsque le Comité exerce les fonctions qui lui ont été conférées aux termes ou en vertu de ladite convention ou dudit instrument, conformément à l'article 51 de la Convention.

Sessions

Article 2

- a) Conformément à l'article 50 de la Convention, le Comité se réunit au moins une fois par an en session ordinaire.
- b) Sous réserve du paragraphe a) du présent article, le Comité se réunit en session extraordinaire sur convocation de son président ou lorsque 15 Membres au moins en font la demande par écrit au Secrétaire général.
- c) Le Secrétaire général, agissant sur instructions du Président, informe les Membres et, le cas échéant, les autres participants au moins 60 jours à l'avance de la tenue d'une session. Le délai de préavis exigé pour une session extraordinaire est d'au moins 30 jours.

Article 3

Les sessions se tiennent au Siège de l'Organisation à moins que, sur décision du Comité et avec l'assentiment préalable du Conseil, elles n'aient lieu ailleurs.

Article 4

- a) Le Secrétaire général invite l'Organisation des Nations Unies, les institutions spécialisées des Nations Unies et l'Agence internationale de l'énergie atomique à se faire représenter aux sessions du Comité.
- b) Le Secrétaire général invite les autres organisations intergouvernementales avec lesquelles des accords ou arrangements spéciaux ont été conclus à envoyer des observateurs aux sessions du Comité.

- c) Conformément aux décisions de l'Assemblée et du Conseil, le Secrétaire général invite les mouvements de libération reconnus par l'Union africaine ou la Ligue des États arabes à se faire représenter par des observateurs aux sessions du Comité.
- d) Le Secrétaire général invite les organisations internationales non gouvernementales avec lesquelles l'Organisation a établi des relations appropriées, conformément à l'article 67 de la Convention, à envoyer des observateurs aux sessions du Comité.

Article 5

- a) Les représentants de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations du Comité ou de ses organes subsidiaires; ils reçoivent copie de tous les documents publiés à l'intention du Comité, sous réserve des dispositions qui peuvent être nécessaires pour préserver les documents confidentiels.
- b) Les observateurs invités conformément aux dispositions de l'article 4 ci-dessus peuvent, sur invitation du Président et avec le consentement du Comité, participer, sans droit de vote, aux délibérations du Comité ou de ses organes subsidiaires sur des questions les intéressant. Les observateurs ont accès aux documents non confidentiels et à tout autre document que le Secrétaire général peut, avec l'assentiment du Président, décider de leur communiquer.
- c) La participation des observateurs des organisations non gouvernementales obéit aux règles régissant les consultations avec ces organisations.

Délégations

Article 6

Chaque Membre désigne un représentant; il peut également désigner des suppléants et autant de conseillers et d'experts qu'il est nécessaire. Les autres participants désignent, selon le cas, des représentants, des suppléants, des conseillers et des experts.

Article 7

Chaque Membre ou, le cas échéant, chaque autre participant transmet au Secrétaire général les pouvoirs de son représentant et, le cas échéant, ceux des suppléants, ainsi que les noms des autres membres éventuels de sa délégation. Les pouvoirs émanent du chef de l'État, du chef du gouvernement, du ministre des affaires étrangères ou de toute autre autorité compétente dûment désignée à cet effet par l'un d'entre eux. Le Secrétaire général examine les pouvoirs des représentants et suppléants et fait rapport à ce sujet au Comité dans les plus brefs délais.

Article 8

Aux sessions pour lesquelles des pouvoirs sont requis, tous les représentants siègent à titre provisoire avec les mêmes droits, jusqu'à ce que le Secrétaire général ait fait rapport sur les pouvoirs et que le Comité ait pris sa décision.

Publicité des séances

Article 9

Le Comité peut décider de tenir des séances privées ou publiques. En l'absence de toute décision sur la publicité d'une séance, elle se tient en privé. Les séances des organes subsidiaires du Comité sont privées, à moins que le Comité n'en décide autrement dans un cas déterminé.

Nonobstant ce qui précède et conformément aux Directives relatives à l'accès des médias aux réunions des Comités et de leurs organes subsidiaires que l'Organisation a adoptées, les médias peuvent assister aux réunions du Comité et de ses organes subsidiaires, à moins que le Comité n'en décide autrement. Les réunions des groupes de travail et des groupes de rédaction créés par le Comité et ses organes subsidiaires se tiennent en privé.

Ordre du jour

Article 10

L'ordre du jour provisoire de chaque session du Comité est établi par le Secrétaire général avec l'approbation du Président.

Article 11

À l'ordre du jour provisoire de chaque session ordinaire du Comité figurent :

- i) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par l'Assemblée;
- ii) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Conseil ou par un comité de l'Organisation;
- iii) toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Comité à une session antérieure. Toute question à l'ordre du jour d'une session du Comité, dont l'examen n'a pas été terminé à cette session, est automatiquement inscrite à l'ordre du jour de la session suivante, à moins que le Comité n'en décide autrement;
- iv) toute question dont l'inscription est proposée par un Membre ou, le cas échéant, un autre participant;
- v) le cas échéant, toute question relative au rapport que le Comité présente au Conseil sur ses travaux;
- vi) sous réserve des consultations préalables qui s'imposeraient, toute question dont l'inscription est proposée par tout organe subsidiaire de l'Organisation, par l'Organisation des Nations Unies, par l'une des institutions spécialisées, ou par l'Agence internationale de l'énergie atomique;
- vii) toute question dont l'inscription est proposée par le Secrétaire général.

Article 12

L'ordre du jour provisoire de chaque session et les documents s'y rapportant, publiés dans toutes les langues de travail, conformément au paragraphe a) de l'article 25, sont communiqués par le Secrétaire général aux Membres et, le cas échéant, aux autres participants un mois au moins avant l'ouverture de la session.

Article 13

Pour chaque session, le premier point de l'ordre du jour provisoire est l'adoption de l'ordre du jour.

Article 14

Dans le cas de circonstances exceptionnelles, le Secrétaire général peut, après consultation du Président, inclure toute question susceptible d'être inscrite à l'ordre du jour et qui peut se présenter entre la date d'expédition de l'ordre du jour provisoire et celle d'ouverture de la session dans un ordre du jour provisoire supplémentaire. Le Secrétaire général informe immédiatement les Membres et, le cas échéant, les autres participants de son intention d'inclure une question dans un ordre du jour provisoire supplémentaire.

Article 15

Le Secrétaire général fait rapport au Comité sur les incidences d'ordre technique, administratif et financier, de toute question de fond soumise au Comité avant que celui-ci ne s'en saisisse. Sauf décision contraire, le Comité ne devrait étudier aucune question de cette nature s'il n'est en possession du rapport du Secrétaire général depuis quarante-huit heures au moins.

Président et Vice-président

Article 16

- a) Le Comité élit un président et un vice-président, choisis parmi les représentants des Membres. Ces élections ont lieu une fois par année civile.
- b) Le président et le vice-président sont rééligibles.

Article 17

- a) Si le Président est absent d'une session ou d'une partie de session, le Vice-président fait fonction de président.
- b) Si, pour une raison quelconque, le Président n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions jusqu'à l'expiration de son mandat, le Vice-président fait fonction de président en attendant l'élection d'un nouveau président.
- c) Si le Président et le Vice-président ne sont ni l'un ni l'autre en mesure de présider une session, le Comité élit un vice-président intérimaire qui fait fonction de président aussi longtemps que le Président et le Vice-président en sont empêchés.

Article 18

Un président ou un vice-président faisant fonction de président ne vote pas

Organes subsidiaires

Article 19

Le Comité peut créer les organes subsidiaires qu'il estime nécessaires. Ces organes subsidiaires se conforment aux articles du présent Règlement intérieur dans la mesure où ils leur sont applicables. Le Comité examine, au moins une fois par an, la nécessité du maintien des organes subsidiaires.

Secrétariat

Article 20

Le Secrétaire général remplit les fonctions de secrétaire du Comité et de ses organes subsidiaires. Le Secrétaire général peut déléguer ces fonctions à un membre du Secrétariat.

Article 21

Le Secrétaire général, ou tout membre du Secrétariat désigné par le Secrétaire général à cette fin, peut présenter des exposés oraux ou écrits sur toute question en cours d'examen.

Article 22

Le Secrétariat reçoit, traduit et distribue aux Membres et, le cas échéant, aux autres participants tous les rapports, résolutions, recommandations et autres documents du Comité et de ses organes subsidiaires.

Langues

Article 23

Les langues officielles du Comité sont l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe. Les langues de travail sont l'anglais, l'espagnol et le français.

Article 24

Les interventions au Comité et dans ses organes subsidiaires sont faites dans l'une des langues officielles et interprétées dans les autres langues officielles.

Article 25

- a) Tous les documents se rapportant à des questions inscrites à l'ordre du jour du Comité et de ses organes subsidiaires sont publiés dans les langues de travail.
- b) Tous les rapports, résolutions, recommandations et décisions du Comité et de ses organes subsidiaires sont rédigés dans l'une des langues officielles et traduits dans les autres langues officielles.

Vote

Article 26

- a) Seuls les Membres sont habilités à voter. Toutefois lorsque le Comité s'acquitte des fonctions qui lui sont conférées aux termes ou en vertu d'une convention ou d'un autre instrument international, le droit de vote sur des amendements à ladite convention ou audit instrument est exercé conformément aux dispositions applicables de la convention ou de l'instrument pertinent.
- b) Chaque Membre ou autre participant habilité à voter dispose d'une voix.

Article 27

- a) Sauf dispositions contraires de toute convention ou de tout autre instrument international aux termes ou en vertu duquel le Comité s'acquitte de fonctions qui lui sont conférées conformément à l'article 48 de la Convention, les décisions du Comité et de ses organes subsidiaires sont prises à la majorité des Membres ou autres participants habilités à voter, présents et votants; cette majorité est également requise pour l'adoption des rapports, résolutions et recommandations.
- b) Aux fins du présent Règlement, les Membres ou autres participants sont réputés être "présents et votants" lorsqu'ils votent pour ou contre. Ceux qui s'abstiennent de voter ou qui émettent un vote non valable sont considérés comme non votants. Les Membres ou autres participants sont réputés être "présents" lorsqu'ils sont effectivement présents à la séance lorsque le vote a lieu, qu'ils votent pour ou contre, qu'ils s'abstiennent, qu'ils émettent un vote non valable ou qu'ils ne prennent pas part au vote. Ceux qui assistent à la session, mais qui ne sont pas présents à la séance au cours de laquelle le vote a lieu, sont considérés comme non présents.
- c) Les dispositions du présent article ne s'appliquent que si le quorum fixé à l'article 35 est atteint au moment où le vote a lieu.

Article 28

Le Comité vote normalement à main levée. Cependant, tout Membre ou autre participant habilité à voter peut demander un vote par appel nominal. Le vote par appel nominal a lieu dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Membres ou autres participants habilités à voter, en commençant par le Membre ou autre participant dont le Président a tiré le nom au sort.

Article 29

En cas de vote par appel nominal, le vote de chaque Membre ou autre participant est consigné au rapport du Comité sur les travaux de la session.

Article 30

En cas de partage égal des voix, il est procédé à un deuxième tour de scrutin au cours de la séance suivante de la même session. Si un tel partage se reproduit, la proposition est considérée comme repoussée.

Élections

Article 31

Toutes les élections pour lesquelles il y a plus de candidats que de postes à pourvoir ont lieu au scrutin secret.

Article 32

En cas de scrutin secret, deux scrutateurs sont désignés par le Comité pour procéder au dépouillement du scrutin et en rendre compte. Les scrutateurs sont choisis par le Comité dans les délégations présentes, sur proposition du Président. Ils rendent compte au Comité de tous les votes non valables émis lors de l'élection.

Article 33

Si une seule personne doit être élue et qu'aucun candidat ne recueille la majorité au premier tour, on procède à un second tour de scrutin qui se limite normalement aux deux candidats ayant obtenu le plus grand nombre de voix. Si les deux candidats recueillent le même nombre de voix à ce second tour, l'élection est ajournée jusqu'à la séance suivante de la même session. Si, à cette séance, il y a à nouveau partage égal des voix, le Président décide entre les candidats par tirage au sort.

Article 34

- a) Lorsque plusieurs postes doivent être pourvus par voie d'élection en même temps et dans les mêmes conditions, les candidats qui obtiennent au premier tour la majorité sont élus. Si le nombre des candidats qui ont obtenu la majorité requise est supérieur au nombre des postes à pourvoir, ceux qui ont obtenu le plus grand nombre de suffrages sont déclarés élus. Si le nombre des candidats obtenant la majorité est inférieur au nombre des postes à pourvoir, on procède à un ou, s'il y a lieu, à plusieurs autres tours de scrutin afin de pourvoir les postes encore vacants. Lors de ce ou de ces tours de scrutin, le vote ne porte que sur les candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de suffrages au scrutin précédent et le nombre de candidats ne doit normalement pas être supérieur au double de celui des postes restant à pourvoir.
- b) Les dispositions de l'article 33 s'appliquent s'il y a partage égal des voix lorsque plusieurs postes doivent être pourvus.

Conduite des débats

Article 35

- a) Vingt Membres ou, le cas échéant, autres participants constituent un quorum. Dans le cas des organes subsidiaires, le quorum est fixé par le Comité.
- b) Lorsqu'une convention ou un autre instrument international pour lequel le Comité exerce certaines fonctions prévoit un quorum, cette disposition s'applique lorsque le Comité exerce ces fonctions.

Article 36

Outre l'exercice des autres pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du présent Règlement, le Président prononce l'ouverture et la clôture de chaque session du Comité. Le Président dirige les débats, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions résultant des votes.

Article 37

Les propositions et amendements sont normalement présentés par écrit et remis au Secrétaire général qui en distribue des exemplaires aux délégations. Aucune proposition n'est, en règle générale, débattue ou mise aux voix à une séance du Comité à moins que le texte n'en ait été distribué aux délégations au moins vingt-quatre heures à l'avance. Le Président est toutefois habilité à autoriser la discussion et l'examen d'amendements à des propositions existantes ou de motions de procédure même si ces amendements et ces motions n'ont pas été distribués ou l'ont seulement été le jour même.

Article 38

Le Comité peut, sur proposition du Président, limiter le temps de parole de chaque orateur sur toute question particulière en cours de discussion.

Article 39

- a) Au cours de la discussion de toute question, un Membre ou, le cas échéant, un autre participant peut présenter une motion d'ordre qui fait l'objet d'une décision immédiate du Président, conformément au présent Règlement. Un Membre ou, le cas échéant, un autre participant peut faire appel de la décision du Président. L'appel est immédiatement mis aux voix et la décision du Président, si elle n'est pas annulée par la majorité des Membres ou autres participants, présents et votants, est maintenue.
- b) Un Membre ou un autre participant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question débattue.

Article 40

- a) Sous réserve des dispositions de l'article 39, les motions suivantes ont, dans l'ordre indiqué ci-dessous, priorité sur toutes les autres propositions ou motions présentées :
 - i) suspension de séance;
 - ii) levée de séance;
 - iii) ajournement du débat sur le point en discussion; et
 - iv) clôture du débat sur le point en discussion.
- b) L'autorisation de prendre la parole à propos des motions visées aux alinéas i) à iv) ci-dessus n'est accordée, outre l'auteur de la motion, qu'à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Article 41

Si plusieurs propositions ont trait à la même question, le Comité, à moins qu'il n'en décide autrement, vote sur les propositions dans l'ordre où elles ont été soumises.

Article 42

Les parties d'une proposition ou d'un amendement à une proposition sont mises aux voix séparément si le Président en décide ainsi avec le consentement de l'auteur, ou si un Membre demande que la proposition ou l'amendement à la proposition soit mis aux voix séparément et que l'auteur ne présente pas d'objection. En cas d'objection, l'autorisation de prendre la parole sur la question est donnée d'abord à l'auteur de la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement, et ensuite à l'auteur de la proposition ou de l'amendement primitif en discussion; après quoi, la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement est immédiatement mise aux voix.

Article 43

Les parties d'une proposition qui ont été approuvées sont ensuite mises aux voix ensemble. Si toutes les parties essentielles d'une proposition ou d'un amendement ont été rejetées, la proposition ou l'amendement est considéré comme ayant été rejeté dans sa totalité.

Article 44

Une motion est considérée comme un amendement à une proposition si elle constitue simplement une addition, une suppression ou une modification intéressant une partie de la proposition. Un amendement doit faire l'objet d'un vote avant que la proposition à laquelle il se rapporte ne soit mise aux voix; si l'amendement est adopté, la proposition amendée est à son tour mise aux voix.

Article 45

Si une proposition fait l'objet de plusieurs amendements, le Comité vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive. Il vote ensuite sur l'amendement qui, après ce premier amendement, s'éloigne le plus de la proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix. Le Président fixe l'ordre du scrutin sur les amendements, conformément aux dispositions du présent article.

Article 46

L'auteur d'une motion peut à tout moment la retirer avant qu'elle n'ait été mise aux voix, à condition qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un amendement ou qu'un amendement à son sujet ne soit pas en cours de discussion. Une motion qui a été retirée peut être présentée de nouveau par tout Membre ou, le cas échéant, tout autre participant.

Article 47

Lorsqu'une proposition a été adoptée ou rejetée, elle ne peut être remise en discussion pendant la même session du Comité, à moins que celui-ci n'en décide ainsi à la majorité des Membres et, le cas échéant, des autres participants présents et votants. L'autorisation de prendre la parole à propos d'une motion tendant à ce qu'une proposition fasse l'objet d'un nouvel examen n'est accordée qu'à l'auteur de la motion, à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Invitation d'experts

Article 48

Le Comité peut inviter toute personne dont il juge les connaissances spécialisées utiles pour ses travaux. Une personne invitée en vertu du présent article n'a pas le droit de voter.

Modification et application du Règlement intérieur

Article 49

Le présent Règlement peut être modifié par une décision du Comité prise à la majorité des représentants des Membres présents et votants.

Article 50

Le Comité est habilité à appliquer à sa discrétion les dispositions du Règlement intérieur de l'Assemblée qu'il juge applicables à certains cas d'espèce.

Article 51

L'application de tout article du présent Règlement peut être suspendue sur décision du Comité, prise à la majorité des Membres présents et votants, à condition que la proposition de suspension ait fait l'objet d'un préavis de vingt-quatre heures. Ce préavis peut être annulé si aucun Membre ne présente d'objection.

Autorité de la Convention

Article 52

En cas de divergence entre une disposition du présent Règlement et une disposition de la Convention, c'est le texte de la Convention qui fait autorité.

ANNEXE 2

**RÉSOLUTION FAL.10(35)
(adoptée le 16 janvier 2009)**

**ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION VISANT À FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965**

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT l'article VII 2) a) de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (ci-après dénommée "la Convention"), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe de la Convention,

RAPPELANT ÉGALEMENT les fonctions que la Convention confère au Comité de la simplification des formalités en matière d'examen et d'adoption d'amendements à la Convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa trente-cinquième session, les amendements à l'Annexe de la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VII 2) a) de ladite Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, que ces amendements entreront en vigueur le 15 mai 2010 à moins que, avant le 15 février 2010, un tiers au moins des Gouvernements contractants à la Convention n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, de communiquer les amendements joints en annexe à tous les Gouvernements contractants;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général d'informer tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur desdits amendements.

ANNEXE

**AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION
VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965**

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 et remplacée par ce qui suit :

"2.6.3 *Inusitée*".

6* La Pratique recommandée 2.6.4 actuelle est supprimée et remplacée par ce qui suit :

"2.6.4 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un navire assurant un service régulier refait escale dans le même port une fois au moins dans la quinzaine et que la composition de son équipage n'a que légèrement changé, les pouvoirs publics ne devraient normalement pas exiger du navire qu'il présente une nouvelle liste complète de l'équipage et devraient accepter la liste sur laquelle auront été indiqués les changements intervenus."

7 La Pratique recommandée 2.7.1 actuelle est supprimée et remplacée par ce qui suit :

"2.7.1 *Inusitée*".

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

"• numéro du voyage".

* Amendement corrélatif apporté par le Secrétariat.

9 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".

10 Dans la Norme 2.8.1, le texte "référence du voyage" est modifié comme suit :
"• numéro du voyage".

11 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

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

13 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 le déroulement des formalités concernant les passagers, l'équipage et les bagages

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

15 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

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

"3.21 **Pratique recommandée.** La déclaration générale, la liste des passagers et la liste de l'équipage d'un navire de 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."

17 L'actuelle Pratique recommandée 3.35 est supprimée et remplacée ce qui suit :

"3.3.5 *Inusitée*".

Appendice 1 – Formulaires FAL de l'OMI

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

"OMI – DÉCLARATION GÉNÉRALE
(Formulaire FAL 1 de l'OMI)

		<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 et heure d'arrivée/de 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. Nombre de membres d'équipage	15. Nombre des passagers	16. Observations	
Documents joints (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 (à l'arrivée seulement)	23. Déclaration maritime de santé (à l'arrivée seulement)		
24. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent autorisé			

Réservé à l'administration

OMI – DÉCLARATION DE LA CARGAISON
(Formulaire FAL 2 de l'OMI)

	Arrivée	Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI	
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage	
2. Port où est établie la déclaration		3. État du pavillon du navire	
4. Nom du capitaine		5. Port de chargement/port de déchargement	
Connaissance No*	6. Marques et numéros	7. Nombre et nature des colis; description des marchandises ou, s'il est disponible, le code du Système Harmonisé (SH)	9. Dimensions
10. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent autorisé			

* Numéro du document de transport. Indiquer également les premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous document de transport multimodal ou sous connaissance direct.

OMI – DÉCLARATION DES PROVISIONS DE BORD
(Formulaire FAL 3 de l'OMI)

		Arrivée	Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI		
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage		
2. Port d'arrivée/de départ		3. Date d'arrivée/de départ		
4. État du pavillon du navire		5. Dernier port d'escale/prochain port d'escale		
6. Nombre de personnes à bord		7. Durée du séjour		
8. Nom de l'article	9. Quantité	10. Lieu d'entreposage à bord	11. Réserve à l'administration	
12. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent autorisé				

DÉCLARATION DES EFFETS ET MARCHANDISES DE L'ÉQUIPAGE
(Formulaire FAL 4 de l'OMI)

Page No				
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI		
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage		
2. État du pavillon du navire				
3. No	4. Nom de famille, prénoms	5. Grade ou fonction	6. Effets non exempts de taxes et droits de douane ou soumis à des interdictions ou à des restrictions*	7. Signature
8. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent autorisé				

* C'est-à-dire vins, spiritueux, cigarettes, tabac, etc.

OMI – LISTE DES PASSAGERS
(Formulaire FAL 6 de l'OMI)

						Page No		
		Arrivée			Départ			
1.1 Nom du navire			1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel		
1.4 Numéro du voyage		2. Port d'arrivée/de départ		3. Date d'arrivée/de départ		4. État du pavillon du navire		
5. Nom de famille, prénoms	6. Nationalité	7. Date et lieu de naissance	8. Nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage	9. Numéro de série de la pièce d'identité ou du titre de voyage	10. Port d'embarquement	11. Port de débarquement	12. Passager en transit ou non	
13. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent autorisé								

OMI - MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(Formulaire FAL 7 de l'OMI)

(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)

Page No

1.1 Nom du navire				1.2 Numéro OMI				1.3 Indicatif d'appel				
1.4 Numéro du voyage			2. État du pavillon du navire			3. Port de chargement			4. Port of déchargement			
5. Réservation/ 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) subsidaire(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 :												
18.1 Nom du capitaine						19.1 Agent maritime						
18.2 Lieu et date						19.2 Lieu et date						
Signature du capitaine						Signature de l'agent						

ANNEXE 3

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution A.[...](26)

**adoptée le [...] 2009
(point [...] de l'ordre du jour)**

**APPLICATION ET RÉVISION DES DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES
RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÈGLEMENT
SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT
CLANDESTIN (RÉSOLUTION A.871(20))**

L'ASSEMBLÉE,

AYANT EXAMINÉ les objectifs généraux de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (ci-après dénommée "la Convention FAL"), en particulier l'article III de ladite convention,

NOTANT avec inquiétude le nombre d'incidents mettant en cause des passagers clandestins, les perturbations du trafic maritime que ces incidents peuvent causer et leurs effets potentiels sur la sécurité de l'exploitation des navires, ainsi que les risques considérables que courent les passagers clandestins, y compris la mort,

RAPPELANT que, à sa vingtième session ordinaire, elle avait adopté, le 27 novembre 1997, la résolution A.871(20) concernant les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (les Directives),

RAPPELANT ÉGALEMENT que le Comité de la simplification des formalités, à sa vingt-neuvième session, avait adopté, le 10 janvier 2002, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention FAL, la résolution FAL.7(29) portant adoption d'amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, lesquels visaient à ajouter dans l'Annexe de la Convention FAL un nouveau chapitre 4 sur les passagers clandestins et à mettre en place des Normes et des Pratiques recommandées concernant les questions liées aux passagers clandestins (dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins) et sont entrés en vigueur le 1er mai 2003,

NOTANT qu'un certain nombre d'États Membres qui sont également des Gouvernements contractants à la Convention FAL :

- .1 ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, eu égard aux normes spécifiées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL, qu'ils jugent impossible de se conformer aux normes en question, ou encore ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et lesdites normes;
- .2 n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adapté leurs formalités, documents et procédures, dans toute la mesure du possible, aux pratiques recommandées spécifiées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL,

NOTANT ÉGALEMENT que l'existence, en parallèle, des Directives et des dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins a posé un certain nombre de problèmes en ce qui concerne les procédures à suivre pour traiter les cas d'embarquement clandestin dans le cas des États Membres qui sont également des Gouvernements contractants à la Convention FAL et en particulier, des États Membres mentionnés ci-dessus,

CONVAINCUE de la nécessité d'aligner les Directives, dans toute la mesure où cela est possible et souhaitable, sur les dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins, et de les réviser de façon à tenir compte des faits nouveaux intervenus dans le cadre des efforts qui ont été entrepris pour éviter les cas d'embarquement clandestin, ainsi que de fournir des orientations et des recommandations, compte tenu des dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins, au sujet des mesures que les navires pourraient mettre en place pour éviter les cas d'embarquement clandestin,

RECONNAISSANT qu'il conviendrait de réviser les Directives de manière à ce qu'elles ne fassent pas double emploi avec les dispositions actuelles des Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime qui sont énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, ou encore avec le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), mais plutôt à ce qu'elles renforcent et complètent ces dispositions dans le contexte de la prévention des cas d'embarquement clandestin,

CONSTATANT que les capitaines de navires, les compagnies de navigation, les armateurs et les exploitants de navires continuent de se heurter à des difficultés considérables pour débarquer les passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes,

CONSCIENTE des difficultés que les Gouvernements Membres éprouvent à accepter des passagers clandestins en vue de les interroger en attendant leur rapatriement et à autoriser les navires concernés à appareiller,

CONVENANT que l'existence des Directives et des dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins ne devrait en aucun cas être considérée comme une excuse ou un encouragement pour ce qui concerne l'embarquement clandestin et autre forme de migration illégale, et ne devrait pas porter préjudice aux efforts visant à combattre les problèmes distincts du transport clandestin de personnes ou du trafic humain,

RECONNAISSANT que les incidents mettant en cause des passagers clandestins devraient être traités humainement par toutes les parties concernées, en tenant dûment compte de la sécurité de l'exploitation du navire et de celle de son équipage,

PRIANT instamment les services publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines de prendre toutes les précautions possibles, dans une mesure raisonnable, pour empêcher les passagers clandestins d'accéder aux navires,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT qu'une révision complète des Directives risque d'impliquer que celles-ci devront être entièrement remplacées et qu'il faudra en fin de compte annuler la résolution A.871(20),

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la simplification des formalités à sa trente-cinquième session :

1. DÉCIDE que les dispositions de la résolution A.871(20) devraient être considérées, à l'avenir, comme s'appliquant uniquement à l'égard :
 - .1 des États Membres qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention FAL; et
 - .2 des États Membres qui sont également des Gouvernements contractants à la Convention FAL et qui :
 - .1 ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, eu égard aux normes spécifiées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL, qu'ils jugent impossible de se conformer aux normes en question, ou encore ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et lesdites normes; ou
 - .2 n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont aligné leurs formalités, documents et procédures, dans toute la mesure du possible, aux pratiques recommandées spécifiées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL;
2. DÉCIDE ÉGALEMENT qu'il est nécessaire de réviser les Directives de toute urgence et à cette fin, prie le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime de procéder de concert et rapidement à la révision des Directives;
3. AUTORISE le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime à adopter de concert les amendements nécessaires aux Directives et à les diffuser par les moyens appropriés;
4. DÉCIDE que, à compter de la date d'adoption conjointe des amendements aux Directives par le Comité de la simplification des formalités et par le Comité de la sécurité maritime, la résolution A.871(20) devrait être considérée comme annulée;
5. PRIE le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime de rendre compte des mesures prises conformément à la présente résolution à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée;
6. INVITE les États Membres et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales dotées du statut consultatif à prendre une part active à la révision des Directives.

ANNEXE 4

Point 6 de l'ordre du jour

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION ESPAGNOLE

(Original : Espagnol)

Je tiens à remercier le Groupe de travail des efforts accomplis pour établir le présent rapport.

Si la délégation espagnole souscrit en principe au contenu de la circulaire, elle aimerait attirer l'attention du Comité sur le paragraphe 2.5 et faire part des préoccupations ci-après. Il semblerait en effet que l'on soit en train d'établir des règles, même si cela est fait sous la forme d'une circulaire, sur un sujet qui, de l'avis de la délégation espagnole, outrepassa le domaine de compétence du Comité FAL. Ce dernier n'est pas l'instance compétente pour prendre des décisions sur des questions concernant le traitement d'éventuels demandeurs d'asile ou de réfugiés, lesquels relèvent du droit international public relatif à la protection internationale, qui n'ont rien à voir avec les dispositions juridiques régissant les opérations SAR.

De l'avis de la délégation espagnole, le Comité n'est pas compétent pour examiner les conditions et le statut juridique des personnes secourues car il s'agit de situations juridiques mettant en cause les relations entre les personnes débarquées, leur pays d'origine et le pays dont elles sont ressortissantes, ainsi que le régime juridique du pays où le débarquement a lieu.

La délégation espagnole demande donc que l'on modifie le paragraphe susmentionné, soit en gardant seulement la première phrase et en supprimant le reste du paragraphe après les mots "instruments internationaux", soit en le supprimant entièrement de la circulaire.

Je vous remercie.

ANNEXE 5

Point 6 de l'ordre du jour

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION AUSTRALIENNE

(Original : Anglais)

Au cours du débat, plusieurs pays, dont l'Australie, responsables de zones SAR étendues ont exprimé leurs vives préoccupations au sujet de certains aspects de l'avant-projet de circulaire. Tout en réaffirmant leur engagement à assurer le sauvetage de personnes en détresse, ainsi que la reprise des opérations normales des navires participant aux opérations de sauvetage, ces pays ont mentionné plusieurs options pour parvenir à cette fin. Par ailleurs, un certain nombre d'organismes nationaux étaient impliqués dans les questions liées au débarquement des personnes secourues et tout projet de circulaire devait refléter le point de vue de l'ensemble des pouvoirs publics.

Il a donc été proposé de reporter au FAL 36 l'examen de la circulaire proposée aux fins d'adoption afin de pouvoir explorer d'autres options permettant d'identifier quel était l'État le mieux placé pour assumer en dernier ressort la responsabilité de faciliter le débarquement des personnes secourues en mer. En l'occurrence, cet examen n'a pas été reporté et l'Australie a réservé sa position au sujet de la circulaire et en particulier du paragraphe 2.3.

ANNEXE 6

Point 6 de l'ordre du jour

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION MALTAISE

(Original : Anglais)

Malte ne se sent nullement liée par la circulaire sur les principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer que le Comité de la simplification des formalités se propose d'adopter.

Tout d'abord, Malte s'est formellement opposée aux amendements de 2004 à la Convention SOLAS et à la Convention SAR portant sur cette question.

Cette question ne relève pas non plus du domaine de compétence du FAL. Qui plus est, le Comité ne dispose pas de l'expertise requise pour traiter de cette question extrêmement délicate.

En particulier, Malte émet de sérieuses réserves au sujet du paragraphe 2.3 de la circulaire adoptée et ne peut accepter le principe selon lequel le débarquement des personnes secourues en mer incombe à l'État responsable de la zone SAR dans laquelle le sauvetage a été effectué.

Le Gouvernement maltais ne se soustraira jamais à ses responsabilités et offrira toujours des services de sauvetage dans les limites de ses capacités. Or, ces services sont lourdement grevés et les ressources dont dispose Malte à terre ont atteint leurs limites. Étant donné la taille de Malte et celle de la population maltaise, ce problème est devenu national et prend l'ampleur d'une crise. Si Malte continue de tout mettre en œuvre pour coordonner l'action afin qu'un lieu sûr soit offert, elle ne peut garantir de pouvoir le faire elle-même.

Par ailleurs, le texte du paragraphe 2.3 de la circulaire pourrait avoir de graves répercussions sur le secteur des transports maritimes. Si, comme indiqué au paragraphe 2.3, le prompt débarquement des personnes secourues doit être garanti et si l'on veut éviter d'imposer des frais inutiles au propriétaire d'un navire intervenant dans une opération de sauvetage, son navire devrait être autorisé à se rendre vers la terre la plus proche et débarquer les personnes secourues et ne devrait pas être tenu de se rendre dans le pays dont le Gouvernement est responsable de la zone SAR en question, même si ce pays est beaucoup plus éloigné que la terre la plus proche d'un autre État.

Par ailleurs, le paragraphe 2.3 encouragera le transport de demandeurs d'asile et de migrants pas mer, étant donné que les organisateurs n'auront qu'à parcourir quelques milles marins jusqu'à ce qu'ils parviennent à une zone SAR et solliciter ensuite l'assistance du RCC responsable; l'État responsable de la zone SAR doit amener les demandeurs d'asile à terre.

Un autre facteur important à prendre en considération est le fait que la déclaration des zones SAR n'est pas obligatoire et qu'il existe aujourd'hui un certain nombre de Gouvernements contractants dont les zones se chevauchent. D'où la question de savoir qui sera responsable du débarquement des personnes secourues dans une telle zone. Par ailleurs, il existe dans le monde des zones qui n'ont été déclarées par aucun Gouvernement contractant et des incidents dans ces zones sont normalement coordonnés

par des RCC lointains. D'où la question de savoir si l'État coordonnateur devra assumer la responsabilité du débarquement des personnes secourues.

Compte tenu de ce qui précède, Malte réserve sa position au sujet de la circulaire et ne se sent en aucune façon liée par ses dispositions. Malte réserve aussi sa position concernant la réouverture du débat sur cette question lors de réunions ultérieures de l'Organisation.

ANNEXE 7

PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR L'EXERCICE BIENNAL 2010-2011

- 1 renforcer la facilitation du trafic maritime international, notamment dans le contexte de la sûreté maritime;
- 2 promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL, ainsi que son application effective et efficace;
- 3 contribuer au renforcement des capacités, au sein des Administrations maritimes, en ce qui concerne les responsabilités en matière de formation, d'évaluation et d'examens, et les normes de qualité, dans le contexte de la Convention FAL;
- 4 encourager les Administrations à mettre au point et à adopter des techniques de traitement et d'échange de données informatisées fondées sur les normes relatives à l'échange de données informatisées pour le trafic maritime (EDIMAR) ou autres normes pertinentes reconnues au niveau international afin de simplifier les formalités concernant les navires, les membres d'équipage, les passagers et la cargaison, de même que les opérations portuaires et la rotation des navires;
- 5 appuyer la formation du personnel intervenant dans les activités relatives à l'interface navire/port en vue de le sensibiliser davantage, de lui faire mieux comprendre ses responsabilités et d'améliorer la communication et la coopération entre toutes les parties intervenant dans les activités relatives à l'interface navire/port, y compris les Administrations, en ce qui concerne la facilitation du trafic maritime international, y compris l'accès intermodal aux ports;
- 6 renforcer la facilitation du transport de marchandises dangereuses, y compris les matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG; et
- 7 promouvoir la prompte ratification et l'application effective des instruments de l'OMI, tout en tenant compte des besoins spécifiques des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement et en particulier des besoins de l'Afrique en matière de transport maritime.