



COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
36ème session
Point 17 de l'ordre du jour

FAL 36/17
5 octobre 2010
Original: ANGLAIS

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

Section		Page
1	GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	6
3	EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	6
4	EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION	7
5	MOYENS ÉLECTRONIQUES POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LES NAVIRES	13
6	FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	21
7	CERTIFICATS ET DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD DES NAVIRES ET FORMULAIRES FAL	30
8	SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL	34
9	INTERFACE NAVIRE/PORT	40
10	COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES	41
11	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	44
12	APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	46
13	EXAMEN DU RÔLE, DE LA MISSION, DE L'ORIENTATION STRATÉGIQUE ET DES TRAVAUX DU COMITÉ	47
14	PROGRAMME DE TRAVAIL	49
15	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2011	52
16	DIVERS	52

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 DIRECTIVES D'APPLICATION DU MESSAGE EDI POUR LA TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ AU FONCTIONNAIRE DÛMENT AUTORISÉ
- ANNEXE 2 DÉCLARATION DES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ
- ANNEXE 3 QUESTIONNAIRE SUR L'ACCÈS EN LIGNE AUX CERTIFICATS ET DOCUMENTS
- ANNEXE 4 AMENDEMENTS AU PROJET DE LISTE RÉVISÉE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD
- ANNEXE 5 MESURES VISANT À FACILITER L'AUTORISATION DE DESCENDRE À TERRE ET L'ACCÈS AUX NAVIRES ET ÉLIMINATION DES RESTRICTIONS INUTILES IMPOSÉES DU FAIT DES DIVERGENCES D'APPLICATION DU CODE ISPS
- ANNEXE 6 PROJET DE RÉOLUTION FAL SUR LA RÉVISION DES DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÉGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN
- ANNEXE 7 PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR L'EXERCICE BIENNAL 2012-2013
- ANNEXE 8 LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-SEPTIÈME SESSION DU COMITÉ

1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa trente-sixième session du 6 au 10 septembre 2010 sous la présidence de M. Charles Abela (Malte). Était également présent le Vice-président, M. E. Broekema (Pays-Bas).

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

AFRIQUE DU SUD	IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')
ALGÉRIE	ITALIE
ALLEMAGNE	JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE
ANGOLA	JAPON
ARABIE SAOUDITE	LIBÉRIA
ARGENTINE	LITUANIE
AZERBAÏDJAN	MALTE
BAHAMAS	MAROC
BANGLADESH	MEXIQUE
BELGIQUE	NIGÉRIA
BELIZE	NORVÈGE
BRÉSIL	PANAMA
BULGARIE	PAYS-BAS
CAMEROUN	PÉROU
CANADA	PHILIPPINES
CHILI	POLOGNE
CHINE	PORTUGAL
CHYPRE	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
COLOMBIE	RÉPUBLIQUE POPULAIRE
CUBA	DÉMOCRATIQUE DE CORÉE
DANEMARK	ROYAUME-UNI
ÉQUATEUR	SAINT-KITTS-ET-NEVIS
ESPAGNE	SINGAPOUR
ESTONIE	SUÈDE
ÉTATS-UNIS	THAÏLANDE
FÉDÉRATION DE RUSSIE	TUNISIE
FINLANDE	TURQUIE
FRANCE	TUVALU
GÉORGIE	UKRAINE
GRÈCE	VANUATU
ÎLES MARSHALL	VENEZUELA (RÉPUBLIQUE
INDONÉSIE	BOLIVARIENNE DU)

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)
ORGANISATION INTERNATIONALE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MOBILES
PAR SATELLITES (IMSO)

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

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION (ISO)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)
UNION INTERNATIONALE D'ASSURANCES TRANSPORTS (IUMI)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PORTS (IAPH)
BIMCO
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION (IACS)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE CAPITAINES DE
NAVIRES (IFSMA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PÉTROLIERS
INDÉPENDANTS (INTERTANKO)
INTERNATIONAL GROUP OF P&I ASSOCIATIONS (P&I CLUBS)
INTERNATIONAL SHIPSUPPLIERS & SERVICES ASSOCIATION (ISSA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES LIGNES DE CROISIÈRE (CLIA)
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES
SOLIDES (INTERCARGO)
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)
FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS NATIONALES DE COURTIERES ET AGENTS
MARITIMES (FONASBA)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)
THE NAUTICAL INSTITUTE
WORLD SHIPPING COUNCIL (WSC)

1.5 M. Giancarlo Olimbo (Italie), Président du Comité de la coopération technique a également assisté à la session.

Allocution d'ouverture

1.6 Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, M. K. Sekimizu, Directeur de la division de la sécurité maritime, prenant la parole au nom du Secrétaire général, a rappelé au Comité que cette année, le thème de la Journée mondiale de la mer était "2010 : année des gens de mer". En choisissant ce thème, le Conseil avait voulu donner à l'Organisation et à la communauté maritime dans son ensemble l'occasion, tout au long de l'année, de rendre hommage au million et demi de gens de mer à travers le monde pour la contribution unique qu'ils apportaient à la société, en reconnaissance aussi des risques qu'ils couraient chaque jour dans le cadre de l'exécution de leurs tâches professionnelles et ce, dans un environnement souvent hostile.

Le plan d'action qui avait été mis en place pour célébrer l'année des gens de mer comprenait certains volets qui avaient trait à l'élaboration de règles, dont le plus important avait été la révision générale de la Convention et du Code STCW. Cette révision avait été menée à bien

avec succès et dans le cadre d'une Conférence diplomatique qui s'était tenue à Manille (Philippines) en juin 2010, laquelle avait adopté par consensus les Amendements de Manille de 2010.

Un autre résultat important auquel était parvenue la Conférence avait été de déclarer le 25 juin comme étant la "Journée des gens de mer" à partir de 2011.

L'allocution du Secrétaire général a également mis en lumière les problèmes auxquels étaient confrontés les gens de mer qui se voyaient refuser dans certaines circonstances des permissions à terre dans certains ports, sujet de préoccupation actuel qui avait été soulevé récemment, en mai 2010 lors du MSC 87. Des inquiétudes avaient alors été formulées au sujet des difficultés que rencontraient les gens de mer, les services de bien-être et d'autres représentants des gens de mer en ce qui concernait les permissions à terre ou l'accès aux navires, et qui étaient dues apparemment à la manière dont certains États Membres interprétaient et appliquaient les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Le Secrétaire général a rappelé que dans sa résolution A.1011(26) concernant le "Plan stratégique de l'Organisation", l'Assemblée avait indiqué qu'il était impératif de garantir un bon équilibre entre la sûreté et la facilitation du commerce maritime.

Se référant à la révision de la Convention, le Secrétaire général a indiqué qu'aucun document n'avait été soumis spécifiquement à ce sujet mais a rappelé qu'il appartenait au Comité de s'efforcer en permanence à actualiser la Convention pour tenir compte des faits nouveaux intervenant dans le secteur de la logistique et du transport multimodal. Cette démarche garantirait que les mesures, procédures ou prescriptions en matière de documentation que le Comité adopte en vue de leur application du secteur maritime sont compatibles avec celles applicables à d'autres modes de transport.

Le texte intégral de l'allocution d'ouverture du Secrétaire général, prononcé en son nom par M. Sekimizu, est reproduit dans le document FAL 36/INF.6.

Observations du Président

1.7 Après avoir remercié M. Sekimizu, le Président a noté avec satisfaction les renseignements qui avaient été communiqués et a déclaré que les paroles d'encouragement, de même que les avis et requêtes du Secrétaire général, seraient dûment pris en considération lors des délibérations du Comité et de ses groupes de travail et de rédaction.

1.8 À la suite de l'allocution d'ouverture du Secrétaire général, la délégation marshallaise, en sa qualité de représentante de l'État du pavillon intéressé, a brièvement informé le Comité de l'enquête qui était actuellement effectuée au sujet de l'incident ayant mis en cause le navire-citerne **M Star** en juillet dans le détroit d'Hormuz.

1.9 La délégation japonaise, également en qualité de représentante d'une partie intéressée, a fait part de sa préoccupation au sujet de cet incident, compte tenu en particulier du pourcentage élevé de l'offre mondiale d'hydrocarbures qui transitent par cette région.

Adoption de l'ordre du jour

1.10 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire diffusé sous la cote FAL 36/1 comme ordre du jour de la session et a pris note du calendrier provisoire destiné à servir de guide pour la conduite des travaux de la session.

Pouvoirs

1.11 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 qui figuraient dans les documents FAL 36/2 et FAL 36/2/Add.1 (Secrétariat), ainsi que dans le document FAL 36/2/1 (Secrétariat), au sujet des résultats des travaux de l'A 26, du LEG 95, du MSC 86, du TC 59, du MEPC 59, du COMSAR 14 et du MEPC 60 qui portaient sur des questions intéressant ses propres 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. Le Comité a noté également que les résultats des travaux du C 102, du C 104 et du MSC 87 seraient examinés dans le cadre de documents distincts au titre des points correspondants de l'ordre du jour.

2.2 En particulier, le Comité est convenu que les dispositions de la résolution A.1027(26) intitulée "Application et révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin" (FAL 36/2) seraient examinées au titre du point 6 de l'ordre du jour et que le document FAL 36/2/Add.1, relatif à la résolution A.1018(26) intitulée "Évolution du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI", serait examiné au titre du point 7 de l'ordre du jour.

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

3.1 Le Comité a rappelé que le 16 janvier 2009, conformément à l'article VII 2) a), le FAL 35 avait approuvé à l'unanimité et adopté, par la résolution FAL.10(35), des amendements à l'Annexe de la Convention, qui avaient trait à l'arrivée, au séjour et au départ des navires, à l'arrivée des personnes et aux mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant les passagers, y compris les passagers des navires de croisière. Le Comité a noté avec satisfaction qu'aucun Gouvernement contractant n'avait formulé d'objection dans les délais prévus et a salué l'entrée en vigueur de ces amendements le 15 mai 2010, conformément à l'article VII 2) b).

3.2 Le Comité a noté également les renseignements fournis par le Secrétariat (FAL 36/3) à savoir qu'à la suite de l'examen du document FAL 35/WP.4 lors du FAL 35 et en conséquence des amendements adoptés par le Comité visant à supprimer le paragraphe 2.6.3 de la Convention, le Secrétariat avait reconnu qu'il fallait modifier le paragraphe 2.6.4 comme suit :

Supprimer et remplacer la Pratique recommandée 2.6.4 existante par ce qui suit :

"2.6.4 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un navire assurant un service régulier refait escale dans le même port au moins une fois dans la quinzaine et que la composition de l'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 existante sur laquelle auront été indiqués les changements intervenus."

3.3 Le Comité a rappelé que cet amendement avait été correctement inséré dans le rapport final sur les travaux de sa trente-cinquième session et dans la résolution FAL.10(35) (voir le document FAL 35/17, annexe 2), mais a noté qu'en raison d'une erreur administrative ultérieure, il avait été omis par mégarde du texte authentique des amendements qui avait été diffusé en anglais et en français sous couvert de la note verbale du 7 août 2009 (A1/F/2.04 (NV.52)). L'amendement avait donc été officiellement porté à l'attention des Gouvernements contractants par une note verbale diffusée le 15 février 2010 (A1/F/2.04 (NV.53)), date à laquelle les amendements avaient été réputés avoir été acceptés, et était entré en vigueur à la même date que les autres amendements, c'est-à-dire le 15 mai 2010.

3.4 Le Comité a noté par ailleurs qu'aucun nouvel amendement à l'Annexe de la Convention n'avait été soumis pour examen ou adoption à la présente session.

4 EXAMEN GÉNÉRAL ET APPLICATION DE LA CONVENTION

État de la Convention

4.1 Le Comité a noté les renseignements fournis dans le document FAL 36/INF.2 (Secrétariat) et, en particulier, le fait que depuis le FAL 35, il n'y avait pas eu de nouvelles adhésions à la Convention. Le nombre de Gouvernements contractants à la Convention s'élevait toujours à 114, et leurs flottes marchandes représentaient au total 90,3 % environ du tonnage de la flotte mondiale. Le Comité a noté par ailleurs que des renseignements sur la Convention, y compris une liste des Gouvernements contractants, étaient également disponibles 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 mais s'est déclaré déçu de constater qu'il n'y avait pas eu de nouvelles adhésions depuis le FAL 35.

4.3 Le Comité a de nouveau prié instamment les États Membres 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 aux efforts déployés 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 aux travaux menés pour faire appliquer à l'échelle internationale les mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

Examen des Normes et des Pratiques recommandées

4.4 Le Comité a rappelé qu'en janvier 2002, le FAL 29 avait décidé :

- .1 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 celles de la Convention; et
- .2 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.

Le Comité a rappelé également qu'en janvier 2003, le FAL 30 avait :

- .1 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; et
- .2 approuvé la circulaire FAL.3/Circ.184 intitulée "Examen des Normes et Pratiques recommandées de l'Annexe de la Convention FAL", à laquelle était joint le questionnaire susmentionné.

4.5 Le Comité a rappelé en outre qu'en mars 2007, 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.

4.6 Le Comité a rappelé par ailleurs les parties pertinentes de la Convention et, en particulier :

- .1 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; et
- .2 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.

4.7 Le Comité a rappelé qu'au cours du FAL 35, pour marquer la première réunion qu'il tenait depuis son institutionnalisation en vertu de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, le Comité avait organisé le 12 janvier 2009 une manifestation spéciale intitulée "Futurs enjeux du Comité FAL". Les discours prononcés à cette occasion, qui mettaient en évidence certains des enjeux auxquels le Comité ferait face dans un avenir proche, avaient été diffusés sous couvert du document FAL 35/INF.9.

4.8 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 35, ayant constaté que, malgré les demandes maintes fois adressées lors de sessions ultérieures du Comité, les réponses des Gouvernements contractants, avait décidé que le moment était venu de réviser l'ensemble de la Convention, en particulier au regard des développements récents, à savoir, par exemple les amendements à la Convention SOLAS concernant la sûreté maritime et l'introduction du Code ISPS, les problèmes que posaient le débarquement des personnes secourues en mer et les migrants illégaux. 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 autorisations de descendre à terre et d'autres problèmes nouveaux concernant l'interface navire-terre.

4.9 Le Comité a rappelé également qu'en conséquence le FAL 35 avait décidé d'entreprendre une révision approfondie de la Convention en vue de s'assurer qu'elle réponde de manière appropriée aux besoins actuels et futurs du secteur des transports maritimes de même que d'en actualiser les dispositions pour tenir compte, par exemple, des développements dans le domaine de la transmission des informations et des données par voie électronique et du concept du guichet unique.

4.10 Le Comité a pris note des renseignements fournis par le Secrétariat dans le document FAL 36/4, selon lesquels aucun document traitant spécifiquement de la révision n'avait été reçu par le Secrétariat.

4.11 La délégation chinoise, appuyée par plusieurs autres délégations, a exprimé son soutien en faveur d'une révision approfondie de la Convention, y compris l'utilisation accrue des procédures électroniques pour les opérations commerciales et l'accomplissement des formalités et la mise à jour de plusieurs sections obsolètes de la Convention, ce qui bénéficierait à la facilitation du trafic maritime international. Néanmoins, cette délégation a estimé que le Comité devait faire preuve de patience dans cette révision, eu égard à la réorganisation interne nécessaire au sein des administrations pour mettre en œuvre les nouveaux concepts.

4.12 Convaincues de la nécessité de procéder à une révision approfondie, plusieurs délégations ont indiqué qu'il existait des sections obsolètes de la Convention telles que celles concernant les conditions requises d'arrivée et de départ, qui ne correspondaient pas à ce qui se passe dans la pratique du fait que certains pays adoptaient actuellement ou conservaient leurs propres exigences, qui faisaient double emploi avec les procédures requises. Il a été estimé que le Groupe de travail pourrait entamer la révision en dressant la liste des sections éventuellement obsolètes et que cette tâche pourrait être menée à bien par un Groupe de travail par correspondance intersessions.

4.13 Le Comité a de nouveau 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, accompagnées d'arguments justificatifs en ce qui concerne la démarche 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

4.14 Le Comité a rappelé qu'en juillet 2005, le FAL 32 avait reconnu que l'élaboration d'un manuel explicatif pourrait faciliter l'interprétation du texte juridique des dispositions de la Convention qui pouvait être complexe et parfois difficile 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.

4.15 Ayant noté que le manuel proposé constituerait un document général qui contiendrait des interprétations des Normes et des Pratiques recommandées, le Comité était convenu que le manuel pourrait servir de lien utile entre la Convention FAL et l'élaboration de la législation nationale pertinente. Il avait décidé que le manuel proposé devait être simple à utiliser et ne pas nécessiter l'application de la procédure d'amendement usuelle de la Convention.

4.16 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait convoqué de nouveau le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, sous la présidence de M. Eildert Broekema (Pays-Bas) et l'avait chargé de poursuivre et d'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 formulaires FAL de l'OMI qui seraient applicables lorsque les amendements de 2009 à l'Annexe de la Convention entreraient en vigueur et qu'il devrait :

- .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 soulignant les meilleures pratiques;
- .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; et
- .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.

4.17 Le Comité a décidé qu'il était temps de finaliser ce projet à la présente session, de façon que le manuel puisse être enfin mis en forme par le Secrétariat puis diffusé sous couvert d'une circulaire FAL et utilisé comme cela avait été prévu à l'origine et servir également de base aux activités de coopération technique menées dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'Organisation.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.18 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance figurant dans les documents FAL 36/4/1 et FAL 36/4/2 (Pays-Bas) et noté qu'après le FAL 35, le Groupe avait poursuivi les travaux sur le manuel explicatif qui avaient abouti à la version finale du manuel complet, présentée à l'annexe du document FAL 36/4/1 (partie 1 du rapport). Le Comité a noté aussi que le Groupe de travail par correspondance avait jugé qu'il fallait encore affiner le chapitre 3 et que les résultats des travaux supplémentaires du Groupe figuraient dans le document FAL 36/4/2 (deuxième partie du rapport). Les travaux supplémentaires avaient consisté à procéder à un nouvel examen minutieux du texte du chapitre 3 du manuel explicatif afin de l'améliorer encore.

4.19 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance et de l'ampleur des travaux effectués pour élaborer le manuel, en particulier par son Vice-président, M. Broekema, et il a approuvé le rapport dans son ensemble. Le Comité a estimé que le manuel faciliterait une meilleure compréhension de la Convention, en particulier dans les États Membres qui ne sont pas actuellement des Gouvernements contractants à la Convention.

Constitution d'un Groupe de travail

4.20 Le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail sur l'élaboration d'un manuel explicatif se rapportant à la Convention, sous la présidence de M. E. Broekema (Pays-Bas) et l'a chargé, en tenant compte des points de vue exprimés et des décisions prises en plénière :

- .1 d'achever l'élaboration du manuel explicatif se rapportant à l'annexe de la Convention, en utilisant comme documents de base les documents FAL 36/4/1 et FAL 36/4/2 et en tenant compte des observations formulées en séance plénière, tout en gardant à l'esprit qu'il est prévu que le Secrétariat procède à une mise en forme approfondie de l'ensemble du projet de manuel après la présente session, en vue de le diffuser sous forme de circulaire FAL d'ici à la prochaine session;
- .2 d'identifier les dispositions pertinentes de la Convention FAL qui doivent être passées en revue et modifiées et élaborer le projet de mandat d'un groupe de travail par correspondance intersessions qui serait chargé de la révision approfondie; et
- .3 de faire rapport à la plénière le jeudi 9 septembre 2010.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.21 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.2), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent :

- .1 approuvé et adopté la version définitive du Manuel explicatif se rapportant à l'Annexe de la Convention en vue de le diffuser sous couvert d'une circulaire FAL et, une fois que le Secrétariat l'aurait mise en forme, de la porter à l'attention de toutes les parties intéressées;
- .2 approuvé le mandat d'un groupe de travail par correspondance intersessions sur la révision approfondie de la Convention;
- .3 pris note du point de vue du Groupe au sujet du caractère apparemment obsolète des dispositions de la partie C du chapitre 5, de la Norme 7.4 et de la Pratique recommandée 6.2;
- .4 invité le Comité à encourager les Gouvernements contractant à présenter des propositions au sujet d'autres dispositions qui sembleraient ne pas refléter la pratique courante dans le secteur maritime, dans le contexte de la révision de la Convention qu'il est proposé d'effectuer;
- .5 noté les préoccupations du Groupe au sujet du processus de révision;
- .6 noté que le Groupe avait estimé qu'il fallait, lorsque cela était possible dans la pratique, remplacer les informations papier par l'échange électronique d'informations;
- .7 pris note des observations du Groupe au sujet des nouvelles définitions;

- .8 réitéré l'appel qu'il avait lancé aux Gouvernements contractants pour leur demander de répondre au questionnaire élaboré afin de permettre aux États Membres d'identifier les domaines dans lesquels il existait des différences par rapport aux Normes et à la mise en œuvre des Pratiques recommandées; et
- .9 prié le Secrétariat de fournir au Groupe de travail par correspondance une liste de tous les renseignements qui avaient déjà été obtenus au moyen du questionnaire.

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de la Convention

4.22 Le Comité a approuvé le mandat ci-après du Groupe de travail par correspondance intersessions sur la révision approfondie de la Convention, dont les travaux seraient coordonnés par la France* et qui devrait :

- .1 étudier tous les domaines dans lesquels les méthodes électroniques de communication remplaceront les informations sur papier et établir une liste des méthodes disponibles à cet effet;
- .2 déterminer les possibilités d'harmoniser les dispositions de la Convention avec les prescriptions actuelles en matière de sûreté qui figurent dans les instruments pertinents de l'OMI;
- .3 tenir compte des dispositions à réviser recensées par le Comité lors de sessions précédentes, comme il est indiqué dans le document FAL 36/4;
- .4 recenser et analyser les pratiques actuelles en matière de collecte de renseignements appliquées par diverses autorités nationales en vertu desquelles l'envoi de messages par voie électronique et/ou la mise à jour des formulaires FAL pourraient être justifiés;
- .5 déterminer s'il est nécessaire de restructurer la Convention afin de procéder de manière cohérente et logique;
- .6 déterminer les domaines dans lesquels l'échange de données informatisées sera encore amélioré afin de faciliter les mesures de sûreté et les formalités de douane, d'immigration, de contrôle sanitaire, ainsi que toute autre procédure portuaire pertinente, et promouvoir le principe du guichet unique;
- .7 recenser les prescriptions redondantes concernant les notifications préalables à l'arrivée du navire aux fins de vérifier la sûreté de la cargaison et d'obtenir des renseignements sur les passagers ainsi que la notification préalable d'arrivée/de départ et faire des recommandations en vue d'harmoniser ces diverses prescriptions;

*

Coordonnateur :

M. Fabien Joret
Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des Affaires maritimes
Mission de la flotte de commerce
Téléphone : 33 (0)1 40 81 73 28
Courriel : fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

- .8 déterminer, dans les Normes et Pratiques recommandées actuelles, les dispositions qui sont périmées, en tenant compte des prescriptions provenant d'autres conventions internationales qui ont été insérées, par exemple dans la partie C du chapitre 5, la Norme 7.4 et la Pratique recommandée 6.2; et
- .9 déterminer s'il est nécessaire d'élaborer de nouvelles définitions concernant, notamment, le "déclarant" ou le "remplissage des conteneurs", compte tenu de la terminologie utilisée actuellement par le secteur dans le monde entier.

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 mise au point de messages EDI pour transmettre les renseignements liés à la sûreté

5.1 Le Comité a rappelé qu'en juillet 2004, le FAL 31 avait décidé de ne pas prescrire de formulaire pour transmettre les renseignements liés 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 en décembre 2004 par le MSC 79, qui avait élaboré et approuvé la série normalisée de données et l'avait diffusée sous couvert de la circulaire MSC/Circ.1130.

5.2 Le Comité a rappelé également 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 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.

5.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 34 pensait achever les travaux sur la révision du Répertoire au FAL 35. Toutefois, l'inclusion du message EDI relatif aux renseignements liés à la sûreté 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 était donc apparu évident qu'il serait impossible, dans la pratique, d'achever la révision du Répertoire au FAL 35.

5.4 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires (le Groupe de travail par correspondance) sous la présidence de M. Roger Butturini (États-Unis).

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

5.5 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance diffusé sous la cote FAL 36/5 (États-Unis) et noté qu'après le FAL 35, les travaux sur le manuel explicatif s'étaient poursuivis dans le cadre du Groupe de travail par correspondance. Il a pris note des travaux réalisés au cours de l'intersession et des modifications notables qui avaient été apportées au Répertoire, par exemple :

- une table des matières y avait été ajoutée;
- la numérotation de toutes les instructions, listes de renseignements et directives sur la mise en œuvre des messages concordait désormais avec celle des rubriques figurant sur les formulaires FAL;
- on avait annoté les rubriques de chaque formulaire FAL, pour indiquer le rapport entre ces rubriques et les directives correspondantes sur la mise en œuvre du message EDI; et
- on avait étoffé le glossaire pour y inclure les définitions ayant trait à toutes les rubriques des formulaires FAL et indiquer la source de la définition.

5.6 Le Comité a noté que le Groupe de travail par correspondance avait poursuivi l'élaboration des directives sur la mise en œuvre du message se prêtant à l'échange de données informatisées (message EDI) pour la transmission des renseignements liés à la sûreté qui sont énumérés dans la circulaire MSC/Circ.1130. En réponse aux demandes d'actualisation des données soumises en 2009, le CEFACT-ONU avait révisé son modèle de données pour ajouter les nouveaux codes de données nécessaires pour transmettre les renseignements liés à la sûreté. Le Comité a noté également que le Groupe de travail avait jugé nécessaire de créer un message SECREP exclusivement réservé à la transmission aux fonctionnaires dûment autorisés des renseignements liés à la sûreté. Une demande d'actualisation des données relatives à la création du message SECREP avait donc été soumise pour examen à l'OMD et au CEFACT-ONU.

5.7 Le Comité a noté avec satisfaction que le Groupe, l'OMD et le CEFACT-ONU avaient établi des contacts étroits, s'agissant en particulier des renseignements liés à la sûreté. Le Comité a noté aussi que ce type de renseignements représentaient un nouveau concept au sein du CEFACT-ONU et que le code n'y avait été approuvé que très récemment.

5.8 Le Comité a pris note également du point de vue des États-Unis, en tant que coordonnateur du Groupe, selon lequel même des modifications d'ordre mineur des formulaires FAL engendraient souvent des travaux complexes pour changer les codes sous-jacents.

5.9 Plusieurs délégations ont déclaré leur soutien au Répertoire et estimé que l'inclusion de renseignements liés à la sûreté devait refléter la décision du Comité de la sécurité maritime à cet égard.

5.10 La délégation norvégienne a indiqué qu'à son avis, il fallait élargir le mandat du Groupe de travail par correspondance pour y inclure les aspects relatifs à l'e-navigation, laquelle était à leur avis, par définition, étroitement liée à l'ensemble du concept des moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités.

Recours au concept du guichet unique

5.11 Le Comité a rappelé qu'au cours du FAL 32, la République de Corée, soucieuse de simplifier, de normaliser et d'utiliser efficacement les renseignements concernant l'arrivée et le départ transmis par voie électronique, avait présenté le cadre d'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 en juillet 2006.

5.12 Le Comité a rappelé aussi 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 à le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.13 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 34 avait examiné un document dans lequel la République de Corée proposait un système de soutien UNeDocs à guichet unique qui incorporait le principe du système UNeDocs du CEFAC-ONU dans le modèle de collaboration ebXML à guichet unique pour les transports maritimes 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.

5.14 Le Comité a rappelé que dans le document "Rôle, Mission, Orientation stratégique et travaux du Comité", ainsi notamment que dans la résolution A.1012(26) intitulée "Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2010-2011", il était énoncé que le Comité devrait promouvoir l'utilisation des techniques de l'information et de la communication afin de favoriser une amélioration et innovation continues de la facilitation du trafic maritime. Il lui fallait 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.

5.15 Le Comité a rappelé aussi qu'au FAL 35, la République de Corée avait proposé d'élaborer des directives sur la façon de mettre en place et de faire fonctionner le système de guichet unique au sein des organisations/autorités maritimes de chaque pays, en se fondant sur les documents qu'elle avait précédemment présentés.

5.16 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 35 avait reconnu que l'Organisation ne devrait pas réaliser des travaux déjà accomplis par 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. En conséquence, le FAL 35 avait invité la République de Corée à continuer de le tenir informé des mises à jour et faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.17 Le Comité a rappelé enfin qu'à l'issue d'un échange de vues, le FAL 35 avait convoqué un Groupe de travail par correspondance, sous la houlette du Brésil, pour qu'il poursuive les travaux sur l'élaboration des directives pendant l'intersession.

5.18 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (document FAL 36/5/1, présenté par le Brésil en tant que coordinateur), pris note des travaux du Groupe de travail sur l'élaboration des directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes et noté qu'un projet de directives était joint au document.

5.19 Lorsqu'il a examiné le document FAL 36/5/2, le Comité a noté que la République de Corée y proposait d'élaborer des directives qui, d'une part, redéfiniraient les processus de collaboration entre les parties prenantes du secteur des transports maritimes et, d'autre part, préciseraient les éléments des systèmes de guichet unique, notamment les procédures réglementaires, les questions juridiques et les méthodes de mise en œuvre des systèmes. Ces directives porteraient à la fois sur les aspects commerciaux et les aspects techniques.

5.20 Dans le document FAL 36/5/6, la République de Corée proposait une interface normalisée entre l'autorité portuaire et les diverses agences maritimes, laquelle servirait à favoriser l'interopérabilité internationale par le biais de l'interconnexion avec le système du guichet unique et le système de soutien UNEDocs qu'elle avait déjà suggéré d'utiliser. La République de Corée a fait une présentation au Comité sur les deux documents susmentionnés.

5.21 Le Comité a pris note des renseignements fournis par la République islamique d'Iran dans le document FAL 36/5/4 au sujet d'un outil permettant d'échanger des formulaires FAL sous forme électronique, qui pourrait être utilisé par les autorités pour échanger des données électroniques entre leurs systèmes internes.

5.22 Dans le document FAL 36/5/5, la République islamique d'Iran proposait un modèle pour la création d'un guichet unique intégré qui incorpore les systèmes pertinents mis en œuvre dans les États Membres, ce qui rendrait possible l'échange de données électroniques relatives à l'importation, l'exportation et le transit des cargaisons et faciliterait la circulation des marchandises à l'échelon mondial.

5.23 Dans le document FAL 36/5/7, la Suède formulait des observations au sujet du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné sur l'élaboration des directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes (FAL 36/5/1). Elle proposait aussi que le Groupe de travail par correspondance poursuive ses travaux sur l'élaboration desdites directives selon un mandat révisé, qui lui permette d'examiner certains aspects supplémentaires.

5.24 Le Comité a examiné également le point de vue exprimé par la FONASBA dans le document FAL 36/5/3, selon lequel l'agent maritime devrait être reconnu comme assumant *de facto* le rôle de guichet unique portuaire, ce qui permettrait de tirer parti de son expérience qui est un élément indispensable du processus d'escale au port.

5.25 Dans le document FAL 36/5/8, l'ISO fournissait des renseignements sur l'état d'avancement du programme de travail sur la série de normes ISO 28005 du Comité technique 8 de l'ISO (ISO/TC 8) et invitait le Comité à tenir compte de l'évolution des travaux du TC 8 de l'ISO et de ses conclusions lorsqu'il élaborerait les dispositions de la Convention et les directives relatives aux moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

5.26 La délégation brésilienne, appuyée par plusieurs autres délégations, a accueilli avec satisfaction la proposition faite par la République islamique d'Iran dans le document FAL 36/5/5, mais a jugé prématuré à ce stade d'examiner un système de guichet

unique international intégré traitant d'informations confidentielles telles que celles exigées des navires pour délivrer la clairance.

5.27 À l'issue d'un plus ample débat général, le Comité a décidé de transmettre tous les documents au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

5.28 La délégation de la Commission européenne a informé le Comité qu'un nouveau texte législatif visant à simplifier les formalités au port pour les navires arrivant dans des ports situés dans l'Union européenne ou les quittant avait été approuvé par le Conseil de l'Union européenne et par le Parlement européen en juillet 2010.

La directive fait partie d'un plan d'action qui vise à créer un espace maritime européen sans barrières, dont le principe est d'élargir le marché intérieur aux transports maritimes au sein de l'Union européenne en simplifiant les tâches administratives courantes et en cherchant à réduire les procédures administratives complexes et qui favorisera le développement du secteur maritime.

Un format harmonisé sera utilisé pour les renseignements liés à la sûreté afin d'éviter les pratiques divergentes dans les différents ports. Il sera remplacé par le format approuvé par le Comité FAL dès que ce dernier entrera en vigueur.

Tous les renseignements devront passer par un guichet électronique national unique. Tous les ports européens devront accepter la transmission électronique des documents pour les formalités portuaires le 15 juin 2015 au plus tard. À compter de cette date, aucun document papier ne devrait plus être accepté.

Constitution d'un groupe de travail

5.29 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 d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 36/5, FAL 36/5/1, FAL 36/5/2, FAL 36/5/3, FAL 36/5/4, FAL 36/5/5, FAL 36/5/6, FAL 36/5/7, FAL 36/5/8 soumis au titre du point 5, et les documents FAL 36/7 et FAL 36/7/2 soumis au titre du point 7, ainsi que des points de vue exprimés et des décisions prises sur ce sujet en plénière :

- .1 élaborer le projet de texte révisé définitif du Répertoire à partir du document FAL 36/5, afin que le Comité l'approuve et que l'Organisation le soumette à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) et à d'autres organisations pour recueillir leurs observations; s'assurer à cet égard que la terminologie employée en ce qui concerne le message EDI relatif aux renseignements liés à la sûreté est conforme à celle des 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 élaborer un projet de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes et, le cas échéant, établir le mandat d'un groupe de travail par correspondance qui commencerait les travaux nécessaires pendant l'intersession;
- .3 examiner les documents FAL 36/7 et FAL 36/7/2 et donner son avis au Comité;

- .4 déterminer s'il y aurait des questions non résolues dans le projet de répertoire qu'un groupe de travail par correspondance intersessions devrait examiner, en gardant à l'esprit qu'il est prévu que le Secrétariat passe en revue l'ensemble du projet de répertoire du point de vue de la forme après la présente session, afin qu'il puisse être définitivement approuvé au FAL 37; et
- .5 faire rapport à la plénière le jeudi 9 septembre 2010.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.30 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.3), le Comité l'a approuvé dans son ensemble, a longuement examiné les recommandations du Groupe et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique

5.31 Le Comité a approuvé, sous réserve des modifications de forme qu'effectuerait le Secrétariat, le projet de texte révisé du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique et chargé le Secrétariat de le communiquer à l'OMD, au CEFAC-ONU (TBG) et à d'autres organisations pour qu'ils formulent leurs observations, en vue de son approbation définitive au FAL 37 (FAL 36/WP.3, annexe 1);

Renseignements liés à la sûreté

5.32 Le Comité a noté les délibérations du Groupe au sujet de l'utilisation des renseignements liés à la sûreté et a longuement examiné si ce message devrait être inclus dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, soit en tant que nouveau message, soit comme élément du message CUSREP. Il a été observé que le message pour la transmission des renseignements liés à la sûreté, établi par le Groupe (FAL 36/WP.3 et annexe 2) était fondé sur le message CUSREP.

5.33 À l'issue d'un examen approfondi, la majorité des délégations qui ont pris la parole ont estimé que le message devrait se fonder sur le message CUSREP et qu'il devrait être inclus dans le Répertoire, mais en tant que message distinct autonome, de manière à faciliter la transmission des renseignements par les navires et aussi pour que des amendements puissent y être plus facilement apportés par le MSC étant donné que ces renseignements devraient être communiqués en vertu des dispositions de la Convention SOLAS et non de la Convention FAL. Par ailleurs, plusieurs délégations ont été d'avis que le Comité FAL devrait décider de l'endroit où le message devrait de préférence figurer et qu'il pourrait être inclus, en temps voulu, dans la Convention FAL en tant que formulaire FAL 8, selon le même modèle que le formulaire FAL 7 actuel concernant le manifeste des marchandises dangereuses, qui était aussi un formulaire autonome visé dans la Convention SOLAS.

5.34 Enfin, le Comité a modifié et approuvé le projet de message élaboré par le Groupe (annexe 1) et chargé le Secrétariat de renvoyer au MSC le projet de directives sur la mise en œuvre du message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté au fonctionnaire dûment autorisé, établi en réponse à la circulaire MSC/Circ.1130, pour qu'il examine plus avant les questions liées à la sûreté.

5.35 Le Comité a pris note des échanges de vues du Groupe au sujet du projet de formulaire papier de déclaration des renseignements liés à la sûreté établi par le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires (annexe) pour donner suite à une demande du MSC 86

(MSC 86/26, paragraphe 4.2.3) et chargé le Secrétariat de transmettre ces renseignements au MSC pour qu'il les examine plus avant.

5.36 Après avoir examiné s'il était nécessaire de convoquer ce groupe en fonction des résultats des délibérations du MSC au sujet des renseignements liés à la sûreté, le Comité a 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 et lui a confié le mandat indiqué au paragraphe 5.41.

Guichet unique

5.37 Le Comité a noté les travaux accomplis par le Groupe au sujet de l'utilisation du concept de guichet unique et est convenu que le rapport 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 (FAL 36/5/1) devrait servir de document de base pour la poursuite de l'élaboration de directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes.

5.38 Par conséquent, le Comité a convoqué de nouveau le 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, sous la houlette du Brésil en lui confiant le mandat indiqué au paragraphe 5.42.

E-navigation

5.39 Tout en notant les délibérations du Groupe concernant l'e-navigation, le Comité a néanmoins décidé de ne pas convoquer un groupe de travail par correspondance distinct sur l'e-navigation lequel était jugé superflu, les travaux à cet égard étant déjà accomplis en grande partie par d'autres Comités et sous-comités de l'OMI.

5.40 Le Comité a relevé que le Groupe de travail avait noté les documents FAL 36/5/4 et FAL 36/5/5 soumis par la République islamique d'Iran mais a décidé qu'il était prématuré d'examiner les questions relatives à un système de guichet unique mondial avant d'élaborer les directives pour la mise en place du guichet unique à l'échelon national.

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

5.41 Le Comité a approuvé le mandat du Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, convoqué sous la houlette des États-Unis^{*}; comme suit :

- .1 sous réserve des décisions du MSC 88 mais sans attendre les décisions de ce comité :
- .1 actualiser, si nécessaire, le projet de Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique qui figure à l'annexe 1, compte tenu des directives sur la mise en

*

Coordonnateur :

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

œuvre du message permettant de transmettre les renseignements liés à la sûreté; et

- .2 élaborer le projet de texte définitif du formulaire papier de déclaration de renseignements liés à la sûreté;
- .2 commencer à élaborer, en collaboration avec l'OMD, un groupe de données à utiliser dans le message EDIFACT GOVCBR pour transmettre les renseignements liés à la sûreté au fonctionnaire dûment autorisé;
- .3 recommander la méthode à suivre pour informer les utilisateurs du Répertoire de toute modification apportée au répertoire CEFAC-ONU ou au modèle de données de l'OMD utilisés dans le Répertoire de l'OMI; et
- .4 soumettre un rapport au FAL 37 pour examen.

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

5.42 Le Comité a approuvé le 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, convoqué sous la houlette du Brésil*, comme suit :

- .1 mettre à jour et finaliser, en vue de son approbation au FAL 37, le projet de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes qui figure en annexe au document FAL 36/5/1. Ce faisant, le groupe de travail par correspondance devrait prendre en considération les observations formulées par le Groupe et, en particulier :
 - .1 inclure :
 - .1 une définition du guichet unique (en se fondant sur les définitions de l'OMD et de la Recommandation No 33 du CEFAC-ONU);
 - .2 des renseignements concernant la protection des données et les aspects juridiques (en utilisant comme référence les travaux effectués par le Groupe de travail juridique mixte CNUDCI/OMD); et
 - .3 des renvois à d'autres recommandations ou directives existantes (par exemple la Recommandation No 33 du CEFAC-ONU, celles de l'ISO, de l'OMD, etc.);

*

Coordonnateur :

M. Luis Fernando Resano
Coordination of the Maritime National Policy, Brazilian Naval Staff
Esplanada dos Ministérios Bloco no. 5 Andar
Brésil 70710 500
Téléphone : +5561 34113738
Téléphone mobile : +5561 81327815
Courriel : lfresano@gmail.com

-
- .2 en utilisant le document FAL 36/5/2 (République de Corée) :
 - .1 (premier paragraphe de la section 2) revoir la portée du projet de recommandations et de directives;
 - .2 (méthode de mise en place du système de guichet unique, de l'alinéa 1 à l'alinéa 3 inclus), revoir l'actuel paragraphe 5.6 du projet de recommandations et de directives; et
 - .3 (cadre du guichet unique, de l'alinéa 1 à l'alinéa 3 inclus) insérer une annexe intitulée "Meilleures pratiques";
 - .3 souligner la nécessité d'utiliser, chaque fois que cela est possible, les flux d'information et les processus commerciaux existants;
 - .4 au paragraphe 5, donner un aperçu général des éléments de données concernés par le processus, ainsi que des principaux utilisateurs du système;
 - .5 mentionner des exemples de processus de conception (par exemple échange d'information d'entreprise à gouvernement et *vice versa*, création d'un portail unique, gestion des risques unique, interlocuteur unique), et fournir notamment des recommandations générales en vue d'une mise en place progressive;
 - .6 examiner les travaux effectués par d'autres organisations (CEFACT-ONU, OMD, ISO, CNUCED) et prévoir les étapes nécessaires à la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes;
 - .7 inclure, dans des annexes aux directives, des renseignements supplémentaires relatifs à l'expérience d'autres Gouvernements contractants qui ont mis en place des systèmes de guichet unique;
 - .8 revoir la teneur de l'actuel paragraphe 10.2 en ce qui concerne l'Organisation mondiale de la santé; et
 - .9 identifier les conditions qui permettront aux petits ports et aux nations et économies en développement de participer à l'élaboration des systèmes de guichet unique dans les transports maritimes et d'en tirer parti; [et]
- .2 soumettre un rapport pour examen au FAL 37.

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 que, pour des raisons pratiques, les documents et les questions à examiner au titre de cet alinéa, en particulier les questions relatives à l'autorisation de descendre à terre et à l'accès aux navires et ayant trait à ce point, devaient être examinés au titre du point 8.

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

Cas d'embarquement clandestin

6.2 Le Comité a noté les renseignements communiqués par le Secrétariat selon lesquels, depuis le FAL 35, le Secrétariat avait publié les circulaires FAL.2/Circ.112, FAL.2/Circ.114 à FAL.2/Circ.116, FAL.2/Circ.118 et FAL.2/Circ.119, qui sont des rapports trimestriels indiquant les renseignements fournis à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin. Les statistiques annuelles pour 2008 figurent dans la circulaire FAL.2/Circ.113 et les statistiques annuelles pour 2009 dans la circulaire FAL.2/Circ.117.

6.3 D'après ces rapports, 494 cas d'embarquement clandestin ont été signalés à l'Organisation en 2008, 314 en 2009 et 102 au cours de la deuxième partie du premier semestre de 2010. S'agissant du nombre de passagers clandestins, les cas signalés à l'Organisation concernaient 2 052 passagers clandestins en 2008, 1 070 passagers clandestins en 2009 et 251 pour le deuxième trimestre de 2010.

6.4 Des rapports sur les cas d'embarquement clandestin ont été adressés à l'Organisation par neuf États Membres, un Membre associé et une ONG en 2008, huit États Membres, un Membre associé et une ONG en 2009, et cinq États Membres et un Membre associé en 2010.

Cas d'embarquement clandestin et passagers clandestins

Année	2008	2009	2010
Cas d'embarquement clandestin	494	314	102
Passagers clandestins	2 052	1 070	251

Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2008	2009	2010
États Membres	9	8	5
Membres associés	1	1	1
ONG	1	1	0

6.5 Le Comité a examiné le document FAL 36/6 (P&I Clubs), qui contenait une analyse des données sur les cas d'embarquement clandestin survenus entre le 20 février 2007 et le 20 février 2008, que l'International Group of P&I Clubs a recueillies pour faciliter les délibérations du Comité FAL en la matière.

6.6 Le Comité a noté les statistiques officielles publiées par l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin, lesquelles provenaient principalement des États du pavillon et des États du port. Toutefois, si l'on comparait les données relatives aux cas d'embarquement clandestin correspondant à 2007 dont disposaient les P&I Clubs et les données publiées par l'Organisation pour cette même année, il semblerait que les statistiques publiées par l'Organisation, sur la base des rapports reçus, sous-estiment l'ampleur du problème.

6.7 Le Comité a noté avec préoccupation que le nombre de cas d'embarquement clandestin signalés à l'Organisation du 1er janvier 2007 au 1er janvier 2008 s'élevait au total à 252 incidents mettant en cause 889 passagers clandestins (comme indiqué dans la circulaire FAL.2/Circ.108). Toutefois, le nombre de cas d'embarquement clandestin recensés

par les P&I Clubs du 20 février 2007 au 20 février 2008 atteignait 842 incidents mettant en cause 1 955 passagers clandestins.

6.8 Le Comité a noté aussi les observations des P&I Clubs selon lesquelles ces 842 incidents coûtaient aux Clubs au total quelque US\$14,3 millions, y compris des amendes imposées par certains États non disposés à faciliter le débarquement des passagers clandestins.

6.9 La délégation sud-africaine, appuyée par plusieurs délégations, a estimé que les statistiques des P&I Clubs semblaient refléter beaucoup plus fidèlement l'ampleur du problème dans le monde entier et a indiqué qu'il pourrait être possible d'obtenir aussi des P&I Clubs des renseignements périodiques en vue d'étoffer les statistiques communiquées à l'Organisation.

6.10 La délégation de BIMCO a indiqué que, s'il était possible d'obtenir des P&I Clubs des statistiques trimestrielles, les capitaines des navires en mer en tireraient un grand parti eu égard aux renseignements à garder à l'esprit et que BIMCO pourrait, comme par le passé, diffuser ces avis.

6.11 La délégation chinoise a estimé que, bien que les statistiques des P&I Clubs soient plus fiables que celles de l'Organisation, elles ne reflétaient pas encore l'ampleur de la situation à l'échelle internationale.

6.12 La délégation des P&I Clubs a souligné la complexité et le coût entraînés par le recueil de ces statistiques, en raison d'une vérification manuelle des cas signalés après les incidents, et elle a estimé qu'il serait trop difficile, pour les sources de renseignements, de produire des statistiques trimestrielles, en notant l'avis du Comité selon lequel il pourrait être utile à l'Organisation d'obtenir davantage de renseignements sur une base régulière afin d'accroître la fiabilité des statistiques.

6.13 Le Comité a reconnu que les renseignements des P&I Clubs étaient utiles en ce sens qu'ils faisaient ressortir combien l'ampleur du problème était sous-estimée et il est convenu que le Secrétariat devrait se mettre en rapport avec d'autres organisations, par exemple le HCR et d'autres instances des Nations Unies, ainsi qu'avec d'autres acteurs du secteur maritime, en vue d'accroître le partage d'informations et d'étoffer les statistiques.

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

6.14 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 initialement approuvée par le FAL 27, devrait être passée en revue et actualisée au FAL 35 et avait invité les délégations à soumettre des documents à cette fin. Aucun document contenant des propositions de révision de texte n'a été reçu au FAL 35, ni à la présente session.

6.15 Le Comité a décidé de renvoyer cet aspect relatif aux passagers clandestins au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international.

Résolution A.1027(26) intitulée Application et révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20))

6.16 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.

6.17 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 35 avait indiqué qu'il existait à l'heure actuelle deux régimes applicables aux passagers clandestins, l'un qui avait été établi par les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)) et l'autre par les dispositions énoncées à cet égard dans la Convention FAL, et que le Comité avait décidé que la révision des Directives susmentionnées serait effectuée en collaboration avec le Comité de la sécurité maritime si l'on voulait éviter à l'avenir toute incertitude et fournir des recommandations équivalentes à celles qui avaient été fournies par le biais des amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention FAL. À cette fin, l'Assemblée avait adopté la résolution A.1027(26) sur l'application et la révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)).

6.18 En conséquence, dans l'attente de la révision des Directives, le Comité a noté dans la résolution A.1027(26) que l'Assemblée avait décidé que la résolution A.871(20) ne serait appliquée 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 informé le Secrétaire Général, conformément à l'article VIII 1), eu égard aux normes énoncées à la section 4 sur les passagers clandestins de l'Annexe de la Convention, qu'ils jugeaient impossible de se conformer aux normes susmentionnées ou l'ont informé des différences entre leurs pratiques et lesdites normes; et
- .3 des États Membres qui sont des Gouvernements contractants qui n'ont pas encore informé le Secrétaire Général, en vertu de 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.

6.19 Le Comité a noté aussi que, conformément à la résolution, il faudrait entreprendre la révision des Directives en collaboration avec le MSC et faire en sorte qu'aucune certitude ne subsiste. Pour donner des orientations équivalentes à celles fournies par le biais des amendements de 2002 à l'Annexe de la Convention, il fallait 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.

6.20 Le Comité a noté que cet aspect relatif aux passagers clandestins serait renvoyé au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international.

6.21 Après avoir reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.4), le Comité a pris les mesures indiquées ci-dessous :

- .1 il a souscrit à l'interprétation du Groupe de travail selon laquelle dans la résolution A.1027(26), le Comité et le MSC avaient été priés de travailler conjointement à l'élaboration de Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin et d'adopter conjointement les amendements à apporter aux directives à l'issue de la révision susmentionnée. Le Comité est convenu qu'un précédent avait été créé dans le contexte de la résolution A.985(24) sur la Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, par laquelle l'Assemblée, entre autres mesures, autorisait le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime à adopter conjointement les amendements qu'ils jugeaient nécessaires d'apporter aux Directives et à les diffuser par les moyens appropriés. Par conséquent, le Comité a approuvé le projet de résolution FAL intitulée "Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin" et est convenu de le soumettre au MSC 88 pour examen; et
- .2 il a approuvé la circulaire révisée FAL.2/Circ.50/Rev.2 concernant les Rapports sur les cas d'embarquement clandestin.

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

6.22 Le Comité a rappelé que le FAL 34, à la suite d'un échange de vues sur diverses questions importantes, avait invité le Secrétaire général à 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. À cet égard, le FAL 34 avait approuvé un mandat pour la réalisation de cette expérimentation et décidé de passer en revue, au FAL 35, les résultats obtenus avant de prendre toute autre mesure.

6.23 Le Comité a noté en particulier que le mandat prévoyait, notamment, que le point de contact pour les cas d'embarquement clandestin devrait apporter son aide aux fins d'un règlement prompt et satisfaisant des cas d'embarquement clandestin en facilitant les communications et en encourageant la coopération entre, d'une part, les autorités publiques compétentes des gouvernements des États Membres et, d'autre part, la compagnie et le capitaine du navire concerné. Les États Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif pourraient demander l'aide du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin. Les demandes d'aide devraient se limiter au strict minimum et n'être formulées que si les circonstances ou la tournure des événements donnent à penser qu'une telle aide peut être opportune et elles devraient s'accompagner des renseignements pertinents concernant le passager clandestin (figurant à l'appendice 3 de la Convention) ou du formulaire dûment complété des renseignements concernant le passager clandestin (figurant à l'appendice de l'annexe de la résolution A.871(20)).

6.24 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 35 avait noté aussi que l'assistance du Secrétariat avait été demandée dans seulement un nombre très limité de cas d'embarquement clandestin à bord de navires, en vue d'assurer le débarquement effectif de ces passagers clandestins au port d'escale suivant. Vu les résultats limités de l'expérimentation et l'augmentation, par rapport à 2006, du nombre de cas d'embarquement clandestin qui avaient été signalés à l'Organisation pour 2007, le FAL 35 avait 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 avait décidé d'examiner au FAL 36 les résultats obtenus avant de prendre d'autres mesures.

6.25 Le Comité a noté les renseignements communiqués oralement par le Secrétariat selon lesquels, depuis la création au Secrétariat du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, conformément au mandat convenu au FAL 34, l'assistance du Secrétariat a de nouveau été demandée dans seulement un nombre très limité de cas d'embarquement clandestin à bord des navires, en vue de contribuer à la procédure de débarquement de ces passagers clandestins au port d'escale suivant. 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, il était impossible d'évaluer le degré de réussite ou d'échec de l'intervention de l'OMI. La création du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin a appelé l'attention sur le problème récurrent des passagers clandestins et, il fallait espérer, a permis une meilleure liaison avec les organismes intéressés, comme les P&I Clubs.

6.26 À l'issue d'un débat approfondi et tout en reconnaissant que la présence de passagers clandestins à bord de navires demeurerait un problème majeur pour le trafic maritime international, le Comité a noté les résultats limités de l'expérimentation et les considérations pratiques quotidiennes liées aux cas d'embarquement de passagers clandestins, à savoir que dans la grande majorité des cas ces situations étaient principalement traitées au niveau local par les autorités compétentes et les représentants des P&I Clubs et que par conséquent, le Secrétariat avait un rôle limité ou inexistant en la matière. Toutefois, le Comité a décidé qu'il y avait lieu de poursuivre l'expérimentation et il est convenu de poursuivre l'expérimentation du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, en particulier vu les propositions visant à obtenir d'autres organisations de plus amples renseignements. Le Comité a noté que le Secrétariat serait disponible pour aider les États Membres, si cela était jugé nécessaire, à régler les cas d'embarquement clandestin de manière prompte et satisfaisante.

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

Incidents concernant des migrants illégaux

6.27 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait estimé que le système actuel d'enregistrement des rapports sur les migrants illégaux devrait 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 que l'on doit employer 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 relevait la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 intitulée "Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite de personnes ou au transport de migrants par mer", sur laquelle les rapports étaient fondés.

6.28 Le Comité a noté les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet des incidents concernant les migrants illégaux qui avaient été signalés à l'Organisation.

Depuis le FAL 35, le Secrétariat a diffusé la circulaire MSC.3/Circ.16, au sujet des statistiques pour l'année 2008 relatives aux pratiques dangereuses liées à la traite de personnes ou au transport de migrants par mer, ainsi que les circulaires MSC.3/Circ.17 et MSC.3/Circ.18, rapports semestriels pour la période comprise entre le 30 janvier 2009 et février 2010.

Cinquante-cinq incidents concernant des migrants illégaux transportés par mer ont été signalés à l'Organisation en 2008, et 381 incidents en 2009.

6.29 S'agissant du nombre de migrants illégaux, les cas signalés à l'Organisation concernaient 1 266 personnes en 2008 et 8 747 personnes en 2009. Pour 2010, à ce jour, l'Organisation a reçu 82 rapports faisant état de migrants illégaux transportés par mer, qui concernaient 1 706 personnes.

6.30 Le nombre total de cas de pratiques dangereuses liées à la traite de personnes ou au transport de migrants par mer signalés à l'Organisation pour la période comprise entre le 1er janvier 1999 et le 30 juin 2010 s'élevait à 1 703 et concernait 72 409 migrants illégaux.

6.31 Dans certains cas, l'Organisation avait reçu des rapports qui contenaient des renseignements concernant les années précédentes, par exemple, dans certains cas des renseignements reçus en 2009 remontaient à des cas qui s'étaient produits en 2008, ce qui donnait une impression erronée, du fait du système actuel d'enregistrement des rapports.

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

6.32 Le Comité a noté que, depuis le FAL 35, cette question avait été examinée de manière approfondie au MSC et au COMSAR, en particulier, et les résultats de leurs travaux figuraient dans les rapports ci-après du MSC et du COMSAR :

MSC 86/26, paragraphes 8.26, 13.19 et 13.20;
COMSAR 14/17; paragraphes 10.1 à 10.26; et aussi
MSC 87/26, paragraphes 14.18 à 14.21.

6.33 Le Comité a rappelé que, en août 2001, l'Assemblée avait adopté la résolution A.920(22) intitulée "Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer". Par la suite, 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 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 étaient entrés en vigueur le 1er juillet 2006.

6.34 Le Comité a rappelé aussi que le MSC 78 avait adopté également les directives connexes, qui figuraient dans la résolution MSC.167(78). Ces amendements et les directives avaient pour objet de garantir que les personnes en détresse étaient secourues, que dans tous les cas, un lieu sûr était fourni dans un délai raisonnable, 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.

6.35 Le Comité a rappelé en outre que les amendements de 2005 à l'Annexe de la Convention FAL visaient à ajouter l'expression "personnes secourues en mer" dans la section H du chapitre 2, à la norme 2.20, au sujet des mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes malades ou blessées nécessitant d'urgence un traitement médical et dans la section C, des Dispositions diverses, à la Norme 7.8, au sujet des activités de secours en cas de situation d'urgence.

6.36 En outre, le Comité a rappelé 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 seuls deux États Membres avaient contribué à ses travaux. Le FAL 34 avait alors reconvoqué le Groupe, qui avait soumis un rapport au FAL 35.

6.37 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 35 avait examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance et, à la suite de débats approfondis, publié une autre circulaire FAL.3/Circ.194 intitulée "Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer".

6.38 Le Comité a noté les renseignements ci-après communiqués par le Secrétariat au sujet des faits nouveaux intervenus à l'OMI et des activités pertinentes du Secrétariat depuis le FAL 35 eu égard à la question :

Ces dernières années, le problème des personnes secourues en mer, dont il a été établi qu'il s'agissait, dans de nombreux cas, de la traite de personnes ou du transport de migrants sans papiers, a subsisté dans plusieurs régions du monde. Dans la région méditerranéenne, en particulier durant l'été, le problème est particulièrement grave sur les routes en provenance d'Afrique du Nord, surtout à destination du sud de l'Europe. Les États Membres de la région ont mené une action d'envergure pour porter secours aux personnes en détresse et en ont sauvé des milliers et des milliers.

Au MSC 83, la délégation espagnole a fait savoir qu'elle faisait face à de très importants flux de migrants de l'Afrique vers l'Europe et qu'elle avait porté secours, pour la seule année 2006, à 30 493 migrants en mer. Les États Membres de la région ont fait état des graves problèmes soulevés, en vertu de leur politique en matière d'immigration, dans le traitement à terre d'un si grand nombre de migrants sans papiers.

Des discussions approfondies sur ces aspects se sont poursuivies au MSC 84, au MSC 86, au FAL 35, au COMSAR 13 et au COMSAR 14, tandis que le FSI 17 a aussi été mis à contribution, dans une mesure limitée, eu égard aux aspects de l'application des instruments.

Au COMSAR 14, en mars 2010, la question a été examinée plus avant sans pour autant avoir été réglée. À la suite d'un long débat, et d'une proposition qui avait été formulée en séance selon laquelle le Secrétaire général devrait être prié d'offrir ses bons offices pour faire progresser le règlement de cette question, le Secrétaire général a répondu qu'il aurait le plaisir de dispenser une aide, s'il le pouvait, afin de trouver un arrangement satisfaisant qui permettrait aux États Membres de progresser dans le règlement d'une question délicate et épineuse et qui notamment avait des incidences humanitaires, en particulier eu égard à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

6.39 Le Comité a noté aussi qu'une réunion entre les États Membres intéressés avait eu lieu à la suite des résultats des travaux du COMSAR 14 en vue de régler la situation, que la question était à l'étude et que le Comité serait informé en temps utile des résultats pertinents qui découleraient de ces réunions.

6.40 Le Comité a noté en outre que, s'agissant de la coopération interorganisations au sein des Nations Unies si aucune réunion officielle interorganisations n'avait eu lieu depuis le FAL 35, le Secrétariat était demeuré en contact étroit avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et, en particulier, d'autres organismes compétents, au sujet d'incidents relatifs au sauvetage de personnes en mer dont il avait été établi qu'il s'agissait de migrants sans papiers. Cette action interorganisations, axée en particulier sur les responsabilités des États à l'égard des questions autres que le sauvetage, notamment l'immigration et l'asile, qui ne relevaient pas strictement des compétences de l'OMI, complétait de manière fondamentale l'action de l'OMI.

6.41 En outre le Comité a noté que, depuis 2004, le Secrétariat avait participé aussi à plusieurs conférences organisées par le HCR afin de promouvoir l'intérêt des navires de commerce qui en étant mis en cause dans ces incidents satisfaisaient aux obligations leur incombant en vertu de la Convention SOLAS mais qui, par la suite, étaient confrontés à des problèmes pour débarquer ces personnes, ainsi que l'effet de cette situation sur l'intégrité des systèmes de recherche et de sauvetage maritimes.

6.42 Le Comité a rappelé que le HCR et l'OMI avaient élaboré un fascicule destiné à servir de guide, intitulé "Sauvetage en mer - Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés", à l'intention des capitaines de navires, afin qu'ils disposent d'un guide de consultation rapide des principes et pratiques appliqués aux migrants et aux réfugiés, que ce fascicule avait été publié et diffusé largement vers la fin de 2006 et qu'il avait fait l'objet d'une réimpression et d'une rediffusion en 2009.

6.43 Le Comité est convenu avec le Président que le nœud du problème était non pas un simple incident ordinaire de recherche et de sauvetage, que l'on réglait au moyen des procédures opérationnelles normales, mais en réalité le débarquement d'un grand nombre de personnes secourues en mer dont il s'avère par la suite qu'il s'agit du transport/de la traite de migrants ou de demandeurs d'asile, qui se trouvent souvent à bord de petits canots inaptes à prendre la mer. Cette situation a une incidence considérable sur la facilitation du trafic maritime international et, bien que la question soit très complexe, la Convention FAL pourrait être l'instrument le plus adapté pour traiter du débarquement de ces personnes.

6.44 Le Comité est convenu aussi avec le Président que, à la lumière de l'expérience acquise, les changements mineurs apportés à la Convention, par le biais des amendements de 2005 mentionnés ci-dessus, ne traitaient pas du véritable nœud du problème et qu'il était évident qu'ils ne permettaient pas de garantir un débarquement efficace de ces personnes, compte tenu de la complexité du problème.

6.45 Le Comité a donc invité des Gouvernements contractants à la Convention à examiner la question durant l'intersession et à soumettre des propositions et présenter des observations au FAL 37 au sujet de l'opportunité de renforcer la Convention FAL à cet égard, et, le cas échéant, des modalités de ce renforcement, en particulier dans le cadre de la révision de la Convention.

6.46 La délégation espagnole a estimé que, avant de modifier tout autre instrument international, il vaudrait peut-être mieux attendre les résultats de la révision régionale susmentionnée qui s'était tenue à la suite du COMSAR 14.

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 qu'en mai 1990, 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.

7.2 Le Comité a réaffirmé le point de vue du FAL 19, selon lequel ces dispositions ne devaient pas être interprétées comme signifiant que certains certificats ou autres documents du navire concernant l'immatriculation, les dimensions, la sécurité, l'équipage, la classification, etc., ne devaient pas être présentés aux autorités compétentes pour inspection.

7.3 Le Comité a noté que la liste avait 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 avait 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.

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

7.5 Le Comité a noté que le document FAL 36/7/1 contenait un projet de liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, lequel avait été établi par le Secrétariat pour que le Comité l'examine.

7.6 Le Comité a observé que la liste avait été révisée pour tenir compte des dispositions pertinentes des amendements à la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée et à MARPOL 73/78, telle que modifiée. La liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord pourrait être approuvée par le FAL 36, puis par le MEPC 61 (27 septembre - 1er octobre 2010) et enfin par le MSC 88 (24 novembre - 3 décembre 2010).

7.7 Le Comité a noté également que cette circulaire contenait uniquement la liste des certificats et documents exigés en vertu des instruments de l'OMI et non ceux requis par d'autres organisations internationales ou autorités gouvernementales.

7.8 Le Comité a fait observer que certes c'était le FAL 19 qui avait été à l'origine de ce document et le Comité FAL qui avait traditionnellement mis en chantier les révisions telles que celles susmentionnées, mais que la liste concernait dans sa très grande majorité des certificats et documents exigés en vertu de la Convention SOLAS et de MARPOL. En conséquence, le Comité s'est demandé s'il était toujours approprié que le Comité FAL prenne l'initiative des révisions de la circulaire étant donné, en particulier que la résolution A.973(24) intitulée "Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI" avait été adoptée par la vingt-quatrième Assemblée juste avant le FAL 35 et contenait en annexe des listes analogues de documents obligatoires.

7.9 Le Comité a rappelé que dans la résolution A.973(24), l'Assemblée priait aussi le MSC et le MEPC de maintenir le Code à l'étude et, en concertation avec le Conseil, de lui proposer les amendements à y apporter.

7.10 Le Comité a constitué un groupe de rédaction sur la liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires, sous la présidence de M. N. Smith (Saint-Kitts-et-Nevis), pour qu'il établisse le projet de liste définitif du point de vue du Comité FAL.

7.11 Ayant été saisi du rapport du Groupe de rédaction (FAL 36/WP.5), le Comité a approuvé les amendements à la liste des certificats et documents et a chargé le Secrétariat de transmettre au MSC et au MEPC, selon qu'il convient, pour qu'ils les examinent (annexe 4).

7.12 Le Comité a estimé qu'il pourrait bien être plus efficace que ce soit le MSC et, plus précisément, un de ses sous-comités tel le Sous-comité FSI, qui prenne l'initiative des révisions du document à l'avenir. En conséquence, le Comité a chargé le Secrétariat de porter ce point de vue à l'attention du MSC et a invité ce comité à examiner s'il serait disposé à maintenir la circulaire à l'étude de cette façon.

Accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires

7.13 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.

7.14 Le Comité a rappelé également 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 l'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 effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

7.15 Le Comité a rappelé également que le FAL 33, ayant souscrit aux points de vue du MEPC 54 et du MSC 81 indiqués ci-dessus, après avoir examiné la proposition de l'ICS (FAL 33/11/1) qui réaffirmait que la validation et l'examen des 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 et après avoir procédé à un examen préliminaire de la question, avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents de l'OMI, dont les travaux devaient être coordonnés par l'ICS.

7.16 Le Comité a rappelé aussi qu'à l'issue d'un échange de vues, le FAL 35 avait réaffirmé le point de vue selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents restait un projet et un objectif à long terme et avait décidé qu'avant de s'engager davantage dans la

mise au point d'un système 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 domaine de compétence respectif, par le biais desquels les certificats et documents sous forme électronique pourraient être acceptés en remplacement des documents papier, à l'instar des amendements apportés à la Convention FAL par le Comité concernant les formulaires FAL de l'OMI. Le FAL 35 avait fait observer que le recensement 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'eux et où se trouvaient les bases de données connexes. À cet égard, il avait 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.

7.17 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 35 avait 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 effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

7.18 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 35 avait décidé d'inviter le MSC, le MEPC et le LEG à examiner la question plus avant et à arrêter leur position sur le sujet. Il avait fait observer que le MSC, le MEPC et le LEG devraient être disposés à apporter les amendements nécessaires aux divers instruments relevant de leur domaine de 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, reconnaissaient et régissaient la communication des renseignements requis par des moyens électroniques. Le Comité avait 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.

7.19 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait décidé également 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, dont les travaux devaient être coordonnés par Saint-Kitts-et-Nevis.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

7.20 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance figurant dans le document FAL 36/7 (Saint-Kitts-et-Nevis) et, prenant note des renseignements qui y figuraient, l'a approuvé dans son ensemble.

7.21 Le Comité a réaffirmé le point de vue selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents était un élément indispensable si l'on voulait améliorer l'efficacité des procédures de clairance et a réitéré les avantages que présentait l'utilisation d'une telle méthode. Les aspects juridiques devaient être examinés, et ceux-ci seraient mis en évidence dans les réponses des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port concernant les certificats en ligne.

7.22 Le Comité a décidé de renvoyer le rapport au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires.

7.23 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.3), le Comité a examiné la question et a demandé au Secrétariat de transmettre le questionnaire sur l'accès en ligne aux certificats et documents au MSC et au MEPC pour qu'ils les examinent plus avant et donnent leur avis sur le fait de mettre à disposition des copies électroniques des documents et certificats se trouvant à bord des navires à des fins de simplification des formalités (FAL 36/WP.3, annexe 3).

Évolution du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1018(26))

7.24 Lorsqu'il a examiné le document FAL 36/2/Add.1 (Secrétariat), le Comité a noté les résultats des travaux de la vingt-sixième session de l'Assemblée qui concernaient la résolution A.1018(26) intitulée "Évolution du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI".

7.25 Le Comité a noté en particulier qu'il était notamment indiqué dans cette résolution que l'Assemblée :

"entérinait la décision du Conseil d'introduire progressivement le Programme d'audit de l'Organisation en tant que processus institutionnalisé, en incluant les prescriptions appropriées dans les instruments de l'OMI mentionnés et dans tout autre instrument de l'OMI qui pourrait y être ajouté à l'avenir;

approuvait le calendrier et le programme des activités concernant l'examen et de l'institutionnalisation d'un Programme d'audit des États Membres de l'OMI, tels qu'ils figuraient en annexe à la présente résolution;"

7.26 Le Comité a noté aussi qu'au paragraphe 3 du dispositif de la résolution, l'Assemblée priait le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin, le Comité de la coopération technique et le Comité de la simplification des formalités, selon que de besoin, de prendre, sous l'égide du Conseil, les mesures nécessaires pour élaborer et mettre en place le Programme d'audit des États Membres de l'OMI sous sa forme institutionnalisée selon le calendrier établi.

7.27 Le Comité a fait observer que la Convention FAL n'était actuellement pas incluse dans le Programme facultatif d'audit des États Membres, lequel avait essentiellement trait aux responsabilités et obligations incombant aux Parties aux instruments visant à promouvoir la sécurité et la sûreté maritimes et la protection du milieu marin, comme, par exemple, la Convention SOLAS, MARPOL et la Convention STCW. Le Comité a constaté également que la Convention FAL n'était pas mentionnée dans la liste des instruments pertinents figurant dans la résolution.

7.28 Le Comité a relevé que l'expression "selon que de besoin" figurait au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A.1018(26) et a en conséquence dûment pris note de la résolution à ce stade. Il a décidé de garder à l'esprit les dispositions de la résolution A.1018(26) pour pouvoir s'y reporter dans l'avenir, au cas par exemple où la Convention FAL serait ajoutée au Programme d'audit dans le futur, comme la possibilité en était prévue au paragraphe 1 du dispositif, ou bien eu égard au Programme intégré de coopération technique.

7.29 Lorsqu'il a examiné l'évolution du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI, le Comité a souscrit au point de vue du Président selon lequel la Convention FAL pourrait être ajoutée à un moment donné dans l'avenir au Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI en tant qu'instrument pertinent, étant donné qu'un des buts de l'Organisation était d'assurer l'application uniforme et efficace des instruments de l'OMI sur le plan mondial et le respect de leurs dispositions, mais que cela ne pourrait jamais concerner que l'application des "Normes" de la Convention et non celle des "Pratiques recommandées".

8 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

Autorisation de descendre à terre et accès aux navires

8.1 En examinant le document FAL 36/8 (Secrétariat), le Comité a noté que le MSC 87 avait pris note des préoccupations exprimées par plusieurs délégations observatrices au sujet des difficultés que les gens de mer, les organismes de protection sociale des gens de mer et autres services continuaient de rencontrer s'agissant de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires, difficultés qui étaient dues à la manière dont certains États Membres interprétaient et appliquaient les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

8.2 Le Comité a noté aussi que le MSC 87 avait approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1342 intitulée "Rappel concernant les permissions à terre des gens de mer et l'accès aux navires" (FAL 36/8, annexe), qui remplaçait la circulaire MSC/Circ.1112, et avait prié le Secrétariat de porter la question à l'attention du Comité FAL pour que celui-ci l'examine.

8.3 En examinant le document FAL 36/8/1 (Îles Marshall, Panama, Ukraine et ITF), le Comité a noté l'avis des auteurs du document selon lesquels, s'agissant du refus de la permission à terre et de l'accès aux navires, il était évident que la principale raison de ce refus tenait aux divergences d'interprétation des prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

8.4 En particulier, le Comité a noté que la question des permissions à terre avait été l'une des préoccupations importantes soulevées dans le cadre du groupe de réflexion des jeunes gens de mer (2009), atelier de trois jours, qui avait été organisé au début de l'année passée par INTERTANKO et ITF à l'intention de jeunes gens de mer de différentes nationalités, pour leur permettre d'exposer leur point de vue sur les métiers de la mer et sur les attraits et les inconvénients d'une carrière dans le secteur maritime pour les jeunes gens.

8.5 Le Comité s'est dit préoccupé par le fait que, de toute évidence, il s'agissait d'un problème récurrent et il a rappelé que la Conférence SOLAS de 2002, qui avait adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), ainsi que la résolution 11 de la Conférence sur les aspects liés à l'élément humain et le congé à terre des gens de mer, avait notamment :

"prié instamment les Gouvernements de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance **décisive** du congé à terre lorsqu'ils mettraient en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS".

8.6 Le Comité a rappelé aussi que le MSC avait publié en juin 2004 la circulaire MSC/Circ.1112, dans laquelle figurait le texte ci-après, qui était aussi reproduit dans la nouvelle circulaire MSC.1/Circ.1342 :

"D'un point de vue pratique, il est également important que le port et les exploitants des installations portuaires, ainsi que le personnel de sûreté cherchent à maintenir l'équilibre entre les exigences liées à la sûreté et les besoins du navire et de son équipage. Les exploitants d'installations portuaires devraient assurer la coordination des congés à terre du personnel du navire ou des changements de personnel, ainsi que l'accès au navire, par l'installation portuaire, des visiteurs, y compris les représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer et des personnes chargées de l'entretien du matériel du navire et de la sécurité de son exploitation et ce, en accord avec la Compagnie avant l'arrivée du navire. Il est contraire à la lettre et à l'esprit du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS de s'attacher exclusivement à la sûreté de l'installation portuaire; pareille mesure a des répercussions graves pour le système des transports maritimes internationaux, qui est un élément vital de l'économie mondiale."

8.7 Le Comité a rappelé en outre que, dans la résolution A.1011(26) intitulée "Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2010 - 2015)", l'Assemblée avait réitéré, à sa vingt-sixième session, le point de vue formulé à sa session précédente, selon lequel :

"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."

8.8 Par ailleurs, le Comité a rappelé aussi que, à propos de questions analogues concernant l'autorisation de descendre à terre, le FAL 35 avait estimé que si les considérations liées à la sûreté étaient d'une importance cruciale et les problèmes en jeu étaient complexes et faisaient intervenir de nombreux organismes différents, ces considérations ne sauraient en aucun cas servir d'excuse pour refuser aux gens de mer le droit tout aussi vital de descendre à terre et d'avoir accès aux organismes de protection sociale. Il importait de trouver un juste équilibre entre sûreté et facilitation des échanges maritimes.

8.9 Le Comité a rappelé également les dispositions du Plan d'action de haut niveau et des priorités pour le présent exercice biennal selon lesquelles, eu égard au rôle du Comité FAL dans la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation, à la section 8.0.2.2, le Comité FAL examinerait les "procédures visant à faciliter aux gens de mer l'entrée et la sortie de l'installation portuaire lors d'une permission à terre".

8.10 Le Comité a noté la résolution 18, "Année des gens de mer", de la récente Conférence des Parties à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), qui s'est tenue à Manille (Philippines) en juin dernier, et en particulier, qu'il était indiqué dans la résolution telle qu'adoptée, notamment, que la Conférence, "notant avec inquiétude les cas signalés de gens de mer ayant subi des traitements abusifs alors que leur navire était mis en cause dans un incident; abandonnés dans des ports étrangers; s'étant vu refuser des permissions à terre pour raison de sûreté; ayant été confrontés à des risques considérables alors que leur navire faisait route dans des zones où sévissent des pirates et ayant été traités de manière potentiellement préjudiciable lorsqu'ils étaient aux mains des pirates, exhorte en outre

les Gouvernements et le secteur des transports maritimes à prendre les mesures nécessaires en vue d'appliquer :

- .1 le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS);
- .2 les Directives adoptées et promulguées par l'OMI en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires; et
- .3 la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA de 1988) et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 1988), tels que modifiés par le Protocole de 2005 à la Convention SUA de 1988 et le Protocole de 2005 au Protocole SUA de 1988,

de façon que, tout en assurant une protection maximale aux gens de mer, ceux-ci ne soient soumis à aucun traitement non équitable et à aucune difficulté indue;"

8.11 Le Comité est convenu que, nonobstant le fait que l'application du Code ISPS relève de la Convention SOLAS et donc de la responsabilité du MSC, cette question particulière de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires s'inscrit à l'évidence dans le cadre du mandat du Comité en tant que question de facilitation, relevant des dispositions de la Convention, en particulier celles de la section 3.G intitulée "Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre", et que cette question devrait être abordée dans le cadre de la révision de la Convention.

8.12 Le Comité a examiné les questions soulevées dans la circulaire MSC/Circ.1342 et le document FAL 36/8/1 et a reconnu que les problèmes rencontrés s'agissant de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires demeuraient considérables dans certains États Membres, des différences de traitement en fonction de la nationalité étant constatées et différents ports et terminaux appliquant différentes normes. Le Comité a appuyé sans réserve la proposition.

8.13 La délégation de l'ITF a approuvé la circulaire et déclaré que, à son avis, le MSC 87 avait manqué l'occasion de promouvoir la sensibilisation à l'importance de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires lorsqu'il avait élaboré les Directives sur la formation et la familiarisation en matière de sûreté du personnel de l'installation portuaire (reproduites dans le document FAL 36/INF.5). La présente circulaire FAL devrait porter sur ce point. Le Comité a chargé le Secrétariat de porter la question à l'attention du MSC, à titre d'observation soumise par le Comité.

8.14 À l'issue d'un débat, le Comité a décidé de renvoyer le projet de circulaire au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international.

Cadre de normes SAFE

8.15 Dans le document FAL 36/8/2, la délégation de l'OMD informait le Comité de l'état actuel de mise en œuvre du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes. Le Cadre SAFE était une initiative mondiale visant à assurer la sécurité de la chaîne logistique. Il avait été élaboré au sein de l'OMD par les administrations douanières Membres de l'OMD en partenariat avec les milieux commerciaux internationaux et avait pour

double objectif de sécuriser et de faciliter les échanges mondiaux. Le Cadre SAFE était aussi conçu pour harmoniser les stratégies des milieux douaniers avec les résolutions des Nations Unies en matière de sûreté et les travaux entrepris au sein d'autres institutions internationales telles que l'OMI et l'OACI.

Directives sur la reprise du commerce

8.16 Dans les documents FAL 36/8/3 et FAL 36/INF.4, la délégation de l'OMD informait le Comité que le Cadre SAFE de l'OMD et les efforts déployés pour renforcer la sécurité de la chaîne logistique visaient essentiellement à ce jour à prévenir toute interruption de cette chaîne. Ces mesures préventives n'étaient pas infaillibles et un incident pouvait toujours avoir des répercussions négatives sur le mouvement international des marchandises. Si une telle interruption de la chaîne logistique mondiale devait se prolonger, elle pourrait avoir un impact économique grave, le coût économique de cette interruption augmentant de manière exponentielle avec le temps.

La reprise du commerce était un processus de coordination entre les administrations douanières et les parties prenantes intéressées du secteur public et du secteur privé. La reprise du commerce a pour objet de faciliter le rétablissement de la circulation des marchandises à l'échelon mondial de manière aussi efficace et rapide que possible suite à un incident perturbant de manière significative le mouvement des marchandises à l'échelon mondial et touchant un ou plusieurs pays pendant une période suffisamment longue pour avoir des répercussions économiques.

La reprise du commerce de par sa nature exige la coopération étroite de toutes les parties prenantes tant du secteur public que du secteur privé et pour tous les modes de transport. C'est pourquoi, l'OMD souhaite porter ses travaux à l'attention des grandes organisations apparentées telles que l'OMI afin qu'elles puissent examiner la question dans leur propre contexte et contribuer aux développements futurs dans ce domaine important.

Norme RFID (Identification par radiofréquence) de l'ISO

8.17 La délégation chinoise a invité le Comité à noter les faits nouveaux intervenus récemment en ce qui concerne la Norme RFID de l'ISO et le rôle important des applications de RFID pour promouvoir la facilitation et renforcer la sécurité des échanges maritimes internationaux.

Directives concernant la formation et la familiarisation en matière de sûreté du personnel des installations portuaires

8.18 Lors de l'examen du document FAL 35/INF.5 (Secrétariat), le Comité a noté qu'après avoir examiné la nécessité de renforcer la sûreté maritime et d'encourager l'application systématique et uniforme du chapitre IX-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS ainsi que des dispositions connexes du Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports et du Code IMDG, le MSC 87 avait approuvé les Directives concernant la formation et la familiarisation en matière de sûreté du personnel des installations portuaires.

8.19 Le Comité a noté les renseignements communiqués dans le document FAL 36/INF.4 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux du C 104 sur les questions ayant trait à la sécurisation et à la facilitation du commerce international. En particulier, s'agissant de l'appui apporté au Mécanisme de coopération pour les détroits de Malacca et de Singapour par le biais du Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour les détroits, l'application du Code de conduite de Djibouti et la question des actes de piraterie et

vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, ainsi que dans le document C 104/14/1, au sujet d'une réunion informelle de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la piraterie, tenue le 14 mai 2010, le Comité a noté que le Conseil avait :

- i) pris note avec satisfaction des contributions de la Chine et de l'Allemagne et de l'annonce de contribution de la Norvège au Fonds de l'OMI pour les détroits de Malacca et de Singapour;
- ii) invité les États Membres et le secteur maritime à continuer de contribuer aux projets entrepris dans le cadre du Mécanisme de coopération et au titre du Fonds pour les aides à la navigation et du Fonds pour les détroits;
- iii) noté avec satisfaction les efforts que l'Organisation des Nations Unies, l'OMI et d'autres organisations, de même que la communauté maritime dans son ensemble, ne cessaient de déployer en vue de réprimer les actes de piraterie au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden;
- iv) noté que, depuis la vingt-cinquième session extraordinaire du Conseil, tenue en novembre 2009, l'Arabie saoudite, les Comores, la Jordanie, Maurice et le Soudan avaient signé le Code de conduite de Djibouti;
- v) noté qu'une section de l'exécution des projets qui serait financée par le Fonds d'affectation spéciale pour le Code de Djibouti avait été créée au sein de la Division de la sécurité maritime afin d'exécuter les diverses activités relatives à l'application du Code de conduite de Djibouti;
- vi) invité les États Membres et le secteur maritime à continuer de contribuer au Fonds d'affectation spéciale pour le Code de Djibouti;
- vii) noté que le Secrétariat continuait de participer aux travaux du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et à ceux de ses groupes de travail;
- viii) exprimé à nouveau sa profonde gratitude aux gouvernements, qui avaient mis à disposition des bâtiments de guerre et des aéronefs militaires pour protéger les navires transitant au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden, et à leurs forces navales, et les a encouragés, de même que d'autres gouvernements et marines nationales, à contribuer à la réalisation des objectifs fixés; et
- ix) pris note avec satisfaction des travaux que menait le Secrétariat dans le domaine de la protection des voies de navigation ayant une importance stratégique et, en particulier, à l'égard de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes.

8.20 Le Secrétariat a informé oralement le Comité des derniers événements concernant les incidents de piraterie à la fois à l'échelle mondiale et dans les eaux situées au large des côtes somaliennes, ainsi que de la situation concernant l'action en faveur de la lutte contre la piraterie menée par le Secrétariat et d'autres organisations compétentes.

Convocation du groupe de travail

8.21 Le Comité a convoqué le Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international, sous la présidence du M. Philip White (Royaume-Uni) et lui a confié le mandat suivant :

Compte tenu des observations formulées et des décisions prises en séance plénière, ainsi que des documents FAL 36/8, FAL 36/8/1 et FAL 36/8/4 (point 8) et de la résolution A.1027(26), du document FAL 36/6 et de la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 (point 6), le Groupe est chargé de soumettre à l'examen du Comité :

- .1 un projet de circulaire FAL portant sur les questions de facilitation liées au refus de la permission à terre et de l'accès aux navires et à l'application du Code ISPS;
- .2 des observations et propositions concernant les travaux récurrents requis sur les questions de facilitation liées à la sûreté maritime, pour lesquelles le Comité FAL pourrait contribuer, dans le cadre de son mandat ou en collaboration, aux travaux récurrents effectués au sein du MSC;
- .3 conformément à la résolution A.1027(26), un projet de résolution de l'Assemblée sur les Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin;
- .4 un projet de note de couverture révisée, et le cas échéant un format de rapport, pour la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin; et
- .5 un rapport à présenter en séance plénière le jeudi 9 septembre 2010.

8.22 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.4), le Comité a pris les mesures ci-après, en sus de celles consignées au paragraphe 6.21 :

- .1 approuvé la circulaire FAL.3/Circ.201 relative aux questions de facilitation liées au refus de la permission à terre et de l'accès aux navires et à l'application du Code ISPS, en relevant que la circulaire avait été rédigée compte tenu de l'importance de l'élément humain et sans préjudice des procédures des États Membres en matière d'immigration, et qu'elle appelait à signaler les pratiques injustes et sélectives constatées dans les ports étrangers concernant l'autorisation de descendre à terre et l'accès aux installations à terre; et
- .2 noté les délibérations sur la question des travaux récurrents et été en faveur de l'élaboration, au FAL 37 d'une circulaire FAL contenant une liste récapitulative des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires ayant trait à la simplification des formalités, mais n'a pas souscrit à la suggestion tendant à créer un groupe de travail mixte MSC/FAL à ce stade.

9 INTERFACE NAVIRE/PORT

9.1 Le Comité a constaté qu'il n'était saisi d'aucun document écrit au titre de ce point particulier de l'ordre du jour. Il a invité les délégations à présenter des observations et des propositions sur ce point à la prochaine session, compte tenu en particulier de la révision de la Convention.

Facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses

9.2 Le Comité a rappelé que le FAL 34 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 ou 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.

9.3 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 34 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 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.

9.4 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 35 était 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 avait 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 avait 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.

9.5 Le Comité a pris note des renseignements fournis oralement par le Secrétariat sur les faits nouveaux intervenus en ce qui concernait l'expédition des matières de la classe 7, d'où il ressortait que depuis la désignation d'un point de contact, le Secrétariat avait joué un rôle actif dans les efforts déployés pour résoudre ces difficultés. Il avait assisté à toutes les réunions du Comité directeur international sur les refus d'expédition des matières radioactives.

9.6 Le Comité a noté également que l'AIEA avait déployé des efforts considérables pour essayer de résoudre les questions concernant les retards et refus rencontrés dans le cadre des expéditions des matières de la classe 7 et avait organisé un certain nombre de sessions de formation et de séminaires régionaux dans le but de faciliter ce type d'expéditions. Le Secrétariat avait créé une base de données des refus de transport de marchandises dangereuses, qui comptait à ce jour 190 rapports. L'AIEA et l'OACI pouvaient continuer de consulter la base de données de l'OMI, dont une synthèse montrait que, sur les 190 rapports, 139 concernaient les transports par mer, 48 les transports aériens et 3 les transports terrestres.

9.7 Enfin, le Comité a noté, en outre la mise au point d'un ensemble de moyens informatisés d'apprentissage en ligne sur la classe 7. Ces moyens d'apprentissage étaient opérationnels à l'adresse suivante : www.class7elearning.com et mis gratuitement à la disposition de tous les utilisateurs non commerciaux.

9.8 La délégation de l'AIEA a fait une présentation au Comité sur les procédures mises en place dans le cadre de l'AIEA et du Comité directeur international, dans laquelle elle a souligné l'importance de la formation et du renforcement des connaissances des capitaines, ainsi que celle de la coopération entre institutions compétentes et a présenté un programme d'ateliers régionaux.

9.9 Tout en reconnaissant que du fait du caractère sensible des renseignements figurant dans la base de données, les détails ne peuvent être rendus publics, le Comité a déclaré savoir gré à l'AIEA des efforts continus qu'elle déployait pour régler les questions concernant les retards et refus rencontrés dans le cadre des expéditions des matières de la classe 7 et il a invité le Secrétariat à continuer :

- .1 de coopérer 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 de ce Code, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique et de faire rapport au FAL 37; et
- .2 de mettre à l'essai le mécanisme créé par le FAL 34 et de rendre compte de son expérience au FAL 37 afin qu'il évalue les résultats de l'essai.

10 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES

10.1 Le Comité a noté les renseignements communiqués dans le document FAL 36/10 (Secrétariat) au sujet de l'état des activités relatives à l'application de la Convention qui avaient été menées au titre du PICT, à savoir qu'en 2009, quatre séminaires régionaux ou sous-régionaux sur les questions de facilitation avaient été organisés au Viet Nam, au Ghana, en Argentine et au Guatemala et qu'en 2010, un séminaire régional sur le concept du Guichet unique avait été organisé en République de Corée. Les activités peuvent être regroupées en quatre grandes catégories, à savoir les séminaires, qui peuvent être régionaux, sous-régionaux ou nationaux, l'évaluation des besoins, les missions de suivi et les missions de consultation. Aucune mission d'évaluation des besoins n'a été menée au cours de la période considérée et aucune n'est prévue pour 2010. Le calendrier des séminaires et des missions de consultation figurait en annexe au document.

10.2 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 les plans institutionnel et économique, l'acceptation et l'application 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 donner des conseils sur le rôle d'une commission nationale de simplification des formalités; et
- .5 fournir aux participants les autres renseignements qui présentent un intérêt dans le cadre du séminaire.

10.3 Le Comité a noté avec satisfaction, en particulier, que, au titre de l'exécution du PICT en 2010, un séminaire sous-régional sur le concept du Guichet unique s'était tenu du 24 au 27 mai 2010 à Séoul, accueilli par le Gouvernement de la République de Corée, et qu'il avait rassemblé au total 10 participants issus des pays suivants : Bangladesh, Myanmar, Maldives, Pakistan et Sri Lanka.

10.4 La délégation argentine a également appelé l'attention du Comité sur le séminaire régional ayant porté sur les questions de facilitation, qui s'était tenu avec succès en Argentine du 20 au 24 juillet 2009, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique, auquel avaient participé 13 États Membres du ROCRAM, dont 11 avaient ratifié la Convention FAL. Ce séminaire avait également porté sur l'utilisation de moyens électroniques pour la clairance des navires et avait été très utile pour la région.

10.5 Le Comité a remercié les Gouvernements des États Membres d'avoir bien voulu accueillir ces manifestations et le Secrétariat et les consultants, d'avoir organisé les missions et de les avoir menées à bonne fin.

10.6 Le Comité a aussi estimé qu'il était important de poursuivre ces activités de coopération technique dans le domaine de la facilitation de manière à satisfaire aux dispositions du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau (résolutions A.1011(26) et A.1012(26)) lesquelles, notamment, tendent à promouvoir une plus large acceptation de la Convention et l'adoption des mesures qui y sont énoncées, pour aider le Comité dans l'action et les travaux qu'il mène en vue de l'application universelle des mesures visant à faciliter le trafic maritime international.

10.7 À cet égard, le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions quant aux mesures qui pourraient être prises en collaboration avec le Comité de la coopération technique (TCC).

Facilitation des échanges

10.8 Le Comité a noté que, à sa cinquante-neuvième session, en juin 2009, le Comité de la coopération technique (TC 59) avait examiné le document TC 59/4/3, présenté par l'Afrique du Sud, les Pays-Bas et la Suède, lesquels proposaient que l'Organisation joue un plus grand rôle dans le cadre de la facilitation des échanges, en particulier dans les pays en développement. Il a noté aussi l'examen de cette question au TCC 59 et que, conformément à la demande du TCC, le document TC 59/4/3 avait été renvoyé au Comité pour examen, dont les résultats étaient présentés dans le document FAL 36/10/1 (Secrétariat). Le Comité a examiné les renseignements communiqués par le Secrétariat dans le document FAL 36/10/1

au sujet des mandats pertinents d'autres organisations traitant de questions liées au commerce.

10.9 À cet égard, le Comité a examiné aussi les propositions formulées par l'Angola, le Canada, le Nigéria et la Suède (FAL 36/10/2), en vue d'inclure la facilitation des échanges dans le PICT pour l'exercice biennal 2012-2013, en tant que priorité thématique, et d'en faire aussi une priorité pour l'exercice biennal suivant. Dans le document, il était proposé aussi de considérer la facilitation des échanges, dans le cadre du PICT, comme un programme mondial à exécuter à l'échelon régional et le Comité y était prié de charger le Secrétariat d'élaborer un programme sur la facilitation des échanges à inclure dans le PICT pour la période 2012-2013 en vue de sa présentation au TC 61 et à d'autres organes compétents de l'OMI. La délégation suédoise a fait une présentation au Comité sur la facilitation des échanges et les transports maritimes : Agenda pour le développement.

10.10 Le Comité a ensuite procédé à un échange de vues approfondi sur les incidences de la proposition en ce qui le concernait et sur ce que l'on entendait par l'expression "facilitation des échanges" dans le cadre du mandat de l'OMI.

10.11 La délégation italienne, appuyée par plusieurs autres délégations, a approuvé la proposition tendant à inclure la facilitation des échanges dans le PICT en tant que priorité thématique, au profit des pays en développement. À son avis, la facilitation du trafic maritime international et les travaux du FAL, qui s'inscrivaient à l'évidence dans le mandat de l'OMI, faisaient partie intégrante de la facilitation des échanges et figuraient déjà dans le plan stratégique de l'Organisation.

10.12 La délégation chypriote, appuyée par d'autres délégations, a estimé que sans définir ce que l'on entendait par l'expression "facilitation des échanges", celle-ci pouvait inclure des éléments qui relevaient de la responsabilité d'autres organismes tels que l'OMC ou la CNUCED. Ces délégations ont estimé que l'intérêt de l'OMI dans la facilitation des échanges était très limité et qu'il fallait à l'évidence s'en tenir au domaine de compétence de l'Organisation.

10.13 À l'issue d'un long débat, la majorité des délégations qui s'étaient exprimées ont appuyé sans ambages la proposition tendant à inclure la facilitation des échanges dans le PICT, conformément au plan stratégique de l'Organisation.

10.14 La délégation chypriote a réservé sa position sur ces questions.

Priorités thématiques du Programme intégré de coopération technique (PICT) pour l'exercice biennal 2012-2013

10.15 Lors de l'examen du document FAL 36/10/3 (Secrétariat), le Comité a rappelé que, à sa trente-cinquième session, il avait approuvé les Priorités thématiques relatives à la facilitation du trafic maritime international à inclure dans le Programme intégré de coopération technique (PICT) pour l'exercice biennal 2010-2011 (FAL 35/17, annexe 7). Par la suite, à sa cinquante-neuvième session, tenue en 2009, le Comité de la coopération technique avait approuvé le PICT pour 2010-2011, sur la base des priorités thématiques qui avaient été approuvées par les Comités et des besoins correspondants des pays en développement.

10.16 Le Comité a rappelé que, à sa vingt-cinquième session, le 20 novembre 2007, 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 (OMD). Par cette résolution, l'Assemblée invitait le Comité de la coopération technique à accorder une

priorité élevée aux activités qui non seulement promouvaient la ratification rapide et l'application efficace des instruments de l'OMI mais aussi contribuaient 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 spécifiques de l'Afrique en matière de transport maritime, et à veiller à ce que ces besoins soient pris en considération dans le PICT. Dans cette résolution, l'Assemblée reconnaissait également le rôle important que des transports maritimes et un secteur portuaire respectueux de l'environnement, et dont l'efficacité, la sécurité et la sûreté étaient assurées jouaient à l'égard du développement durable de tous les États et de la réalisation des OMD, en particulier en ce qui concernait l'efficacité de l'accès intermodal aux ports.

10.17 Le Comité a rappelé aussi que, dans la résolution A.1011(26) l'Assemblée avait réaffirmé que le Programme intégré de coopération technique (PICT) était indispensable pour aider les pays en développement à mettre en œuvre les instruments de l'OMI en vue de renforcer la sécurité et la sûreté de la navigation, d'améliorer la protection de l'environnement et de faciliter le trafic maritime international. Le PICT permettait aussi d'aider les pays en développement à réaliser les OMD pertinents. Il gagnait en importance du fait des amendements apportés aux instruments existants de l'OMI et de l'élaboration de nouveaux instruments par l'Organisation, ce qui exigeait de prendre en considération les conséquences qui en découlent pour les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, ainsi que les besoins particuliers de ces pays.

10.18 Le Comité a noté que, à sa soixante et unième session, en juin 2011, il était prévu que le Comité de la coopération technique examine et approuve le PICT pour l'exercice biennal 2012-2013, et il a passé en revue les Priorités thématiques à inclure dans le PICT pour le prochain exercice biennal, telles qu'élaborées par le Secrétariat pour l'exercice biennal 2010-2011, l'avant-projet d'amendements étant reproduit à l'annexe du document FAL 36/10/3.

10.19 À l'issue d'un débat, le Comité a modifié et approuvé les Priorités thématiques relatives à la facilitation pour l'exercice biennal 2012-2013, telles qu'elles figurent à l'annexe 7 et chargé le Secrétariat de les renvoyer au Comité de la coopération technique afin qu'il envisage de les intégrer dans le PICT.

11 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

Généralités

11.1 Lorsqu'il a examiné les documents FAL 36/11 et FAL 36/11/Add.1 (Secrétariat), le Comité a noté les décisions pertinentes prises par le C 102 et le C 104 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.

Demandes d'admission au statut consultatif présentées par des organisations non gouvernementales

11.2 Le Comité a noté en particulier que depuis le FAL 35, le Conseil avait décidé, à sa cent deuxième session :

s'agissant des nouvelles demandes d'admission au statut consultatif :

- i) de renvoyer la demande présentée par le Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC) au MSC et au Comité FAL afin qu'ils l'examinent de manière plus approfondie;
- ii) d'octroyer le statut consultatif :

au Nautical Institute (NI);
au World Shipping Council (WSC);
à NACE International; et
à l'Association internationale de la police des ports et des aéroports (IAASP).
- iii) d'accorder le statut consultatif à la Hot Briquetted Iron Association (HBIA) à titre provisoire, pour une durée maximale de deux ans, après laquelle un examen de la situation devrait être effectué.

11.3 Le Comité a noté aussi qu'à sa cent deuxième session, le Conseil avait déclaré également sa profonde préoccupation à l'égard de toutes autres activités qui pourraient être incompatibles avec les conditions dans lesquelles le statut consultatif avait été octroyé aux organisations non gouvernementales et invité le Réseau International des Amis de la Terre (FOEI) et Greenpeace International à s'abstenir à l'avenir d'agir d'une manière qui risque de donner une image négative de l'Organisation.

11.4 Le Comité a noté en outre qu'à sa cent quatrième session, le Conseil avait décidé :

- i) d'accorder le statut consultatif à Pacific Environment à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans, à l'issue de laquelle il faudrait passer en revue la situation et examiner notamment s'il pouvait y avoir double emploi avec d'autres organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'OMI;
- ii) d'accorder le statut consultatif à la Clean Shipping Coalition (CSC) à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans, à l'issue de laquelle il faudrait passer en revue la situation et examiner notamment s'il pouvait y avoir double emploi avec d'autres organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'OMI;

s'agissant des demandes qui avaient été examinées précédemment par le Conseil, le Conseil avait décidé :

- i) de ne pas se prononcer au sujet de la demande présentée par le Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC) avant d'avoir reçu l'avis du Comité FAL; et

- ii) d'accorder le statut consultatif à la Superyacht Builders Association (SYBAss) à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans, à l'issue de laquelle il faudrait réexaminer ce statut.

Nouvelle demande d'admission au statut consultatif

11.5 Comme le lui avait demandé le Conseil à sa cent deuxième session, le Comité a examiné la demande présentée par le Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC) (C102/18(d)).

11.6 Le Comité s'est déclaré satisfait des renseignements fournis et a décidé de recommander au Conseil d'octroyer le statut consultatif au BIC à titre provisoire, étant donné qu'il avait été constaté que cette organisation remplissait les critères requis et, en particulier, qu'elle avait été jugée en mesure de contribuer directement aux travaux du Comité et ne semblait pas avoir accès à l'OMI par le biais d'autres organisations.

Journée mondiale de la mer 2011

11.7 Le Comité a noté qu'à sa cent quatrième session, le Conseil avait approuvé le thème que le Secrétaire général avait proposé pour la Journée mondiale de la mer de 2011, à savoir :

"Piraterie : orchestrer la réponse".

12 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

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

12.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième 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 une version révisée des Directives qui avait été diffusée par la suite au moyen de la circulaire FAL.3/Circ.195, datée du 5 mars 2009.

12.2 Le Comité a examiné un nouvel avant-projet de texte révisé des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, ainsi qu'un projet de circulaire FAL correspondant (FAL 36/12 et FAL 36/12/Add.1), lesquels avaient été élaborés par le Secrétariat afin d'harmoniser autant que possible le texte des Directives avec celui des Directives pour l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation qui avait été adopté par l'Assemblée, à sa vingt-sixième session, par la résolution A.1013(26). Le Comité a noté que ce texte tenait compte aussi de la décision qu'il avait prise antérieurement de l'aligner autant que possible sur celui des Directives du MSC et du MEPC, de même que des nouvelles décisions pertinentes qui avaient été prises par le MSC 87 en mai 2010.

12.3 Le Comité a noté par ailleurs qu'en plus des dispositions pertinentes des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation qui avaient été incorporées dans les Directives du Comité, il avait été décidé de remplacer les expressions "nouvelles questions à inscrire au programme de travail" et "programme de travail" par les nouvelles expressions "résultats escomptés non prévus", "agenda biennal" et "agenda au-delà de la période biennale", selon qu'il convenait, et que des modifications

avaient été apportées en conséquence aux différentes sections des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité.

12.4 Le Comité a noté en particulier les procédures relatives à la détermination des incidences qu'avaient, en matière de renforcement des capacités, l'élaboration de nouveaux instruments obligatoires ou la modification d'instruments existants, telles qu'elles étaient spécifiées dans la résolution A.1013(26) et décrites à l'annexe 1 des Directives révisées. Ces procédures avaient pour objet de :

- .1 promouvoir la ratification et le respect universels des instruments de l'OMI qui venaient d'être adoptés;
- .2 renforcer le niveau et la qualité de la mise en œuvre des nouveaux instruments et/ou des instruments modifiés; et
- .3 promouvoir dans toute la mesure du possible un niveau de mise en œuvre équilibré des nouveaux instruments.

12.5 À l'issue d'un certain nombre d'échanges de vues, le Comité a approuvé le texte révisé des Directives en vue de sa diffusion, après le MSC 88, sous couvert d'une nouvelle circulaire de la série FAL.3 dans laquelle figureraient les amendements qui ont été approuvés et qui remplacerait le texte actuel des Directives figurant dans la circulaire FAL.3/Circ.195, puis a donné des instructions en ce sens au Secrétariat.

13 EXAMEN DU RÔLE, DE LA MISSION, DE L'ORIENTATION STRATÉGIQUE ET DES TRAVAUX DU COMITÉ

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

13.2 Le Comité a rappelé aussi qu'à sa trente-cinquième session comme à sa trente-deuxième session, il avait reconnu que son "orientation stratégique" devrait parfaitement concorder avec "l'orientation stratégique" de l'Organisation qui était alors énoncée dans la résolution A.944(23). En outre, le FAL 35 avait rappelé que depuis le FAL 32, il n'avait jamais réexaminé son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux pour s'assurer qu'ils concordaient bien avec le Plan stratégique en vigueur de l'Organisation.

13.3 Le FAL 35 avait aussi reconnu que lorsqu'il tiendrait sa trente-sixième session, 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 et il avait estimé que le moment était venu de réviser et de mettre à jour le document en question, en particulier vu son institutionnalisation et les attentes qui en résultaient.

13.4 En conséquence, le FAL 35 avait décidé que le FAL 36, outre l'examen de la Convention, entreprendrait une révision complète du rôle, de la mission, de l'orientation stratégique et des travaux du Comité, en vue de s'assurer que ceux-ci répondaient de manière satisfaisante aux besoins actuels et aux besoins nouveaux tant du point de vue de la facilitation du trafic maritime que du renforcement de la sûreté maritime.

13.5 Le Comité a aussi rappelé que dans la résolution A.1011(26), l'Assemblée avait approuvé le Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans 2010-2015, lequel comprenait les éléments suivants :

- a) un énoncé de mission;
- b) les tendances, développements et défis au sein du secteur et du monde maritimes auxquels l'Organisation devrait faire face pendant la période susmentionnée;
- c) les orientations stratégiques de l'Organisation, définies en fonction des tendances, développements et défis naissants; et
- d) des indicateurs de performance permettant de mesurer la performance de l'Organisation.

13.6 Trois grands axes caractérisent les orientations stratégiques envisagées pour que l'OMI soit en mesure d'atteindre les objectifs de sa mission au cours des prochaines années :

- .1 renforcer la position et l'efficacité de l'Organisation;
- .2 élaborer et maintenir un dispositif général pour la sécurité, la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement dans les transports maritimes; et
- .3 améliorer l'image du secteur maritime, y développer une culture axée sur la qualité et la sensibilisation aux questions d'environnement.

13.7 Le Comité a rappelé en outre que le Plan stratégique était complété, dans une large mesure, par la résolution A.1012(26) intitulée "Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2010-2011", dans laquelle l'Assemblée avait notamment :

"prié le Conseil, le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de la protection du milieu marin, le Comité de la coopération technique, le Comité de la simplification des formalités et le Secrétariat, lorsqu'ils feront rapport sur leurs travaux à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée et aux sessions du Conseil qui se tiendront pendant l'exercice biennal 2010-2011, de veiller à rendre compte des progrès qu'ils auront accomplis en vue de concrétiser les buts et objectifs de l'Organisation en utilisant le cadre des orientations stratégiques, des mesures de haut niveau et des résultats escomptés pour l'exercice biennal;"

13.8 L'Assemblée avait "prié également le Conseil, les Comités et le Secrétariat, lorsqu'ils examineront des propositions qui concernent des résultats escomptés non prévus, de s'assurer que, conformément à la résolution A.1013(26) et aux directives sur l'organisation de leurs travaux et leurs méthodes de travail, selon qu'il conviendra, les questions qu'il est proposé d'examiner sont des questions entrant dans le cadre du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau;"

13.9 Le Comité a noté que, en 2005, le Comité FAL avait été le seul Comité de l'OMI à prendre l'initiative d'établir un document exposant son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux. Cette initiative était appropriée à l'époque, étant donné qu'elle faisait suite à l'entrée en vigueur, le 1er juillet 2004, des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime et leurs incidences sur le rôle du Comité et, en particulier, celles ayant trait à

l'équilibre entre sûreté et simplification des formalités, lesquelles sont désormais acceptées par l'Assemblée.

13.10 Toutefois, vu l'expérience et l'importance particulière qui est désormais accordée par l'Assemblée aux questions relatives à la coordination des travaux des Comités par le Conseil, et compte tenu des vues des Comités sur leurs priorités et leurs responsabilités en ce qui concerne les questions techniques et juridiques de fond, le Comité a reconnu qu'il serait quelque peu incongru qu'il continue de définir son rôle, sa mission et son orientation stratégique, lesquels différeront inévitablement parfois, ne serait-ce qu'en raison d'un décalage dans le temps, des orientations stratégiques générales et des plans d'action de haut niveau adoptés par l'Assemblée. Comme indiqué ci-dessus, le Comité est désormais explicitement tenu de rendre compte des progrès qu'il a accomplis en vue de concrétiser les buts et objectifs de l'Organisation en utilisant le cadre des orientations stratégiques, des mesures de haut niveau et des résultats escomptés pour l'exercice biennal.

13.11 Le Comité est convenu de cesser d'établir un document exposant son rôle, sa mission, son orientation stratégique et ses travaux, car ce dernier avait été rendu obsolète par le Plan stratégique de l'Organisation, document plus utile qui donne une vue d'ensemble illustrant l'importance que l'Assemblée attache à ce que les Comités coordonnent leurs travaux.

14 PROGRAMME DE TRAVAIL

Généralités

14.1 Le Comité a noté que l'Assemblée avait adopté la résolution A.1011(26) intitulée "Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2009 - 2015)", ainsi que la résolution A.1012(26) intitulée "Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2010-2011".

14.2 Le Comité a noté également qu'il était prié, dans la résolution A.1012(26), lorsqu'il examinerait des propositions qui concernent des résultats escomptés non prévus, de s'assurer que, conformément à la résolution A.1013(26) et aux directives sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail, selon qu'il conviendrait, les questions qu'il est proposé d'examiner sont des questions entrant dans le cadre du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 37

14.3 Lors de l'examen du document FAL 36/WP.1/Rev.1 (Président) et compte tenu des progrès accomplis pendant la session, le Comité a modifié et approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 37, telle qu'elle figure à l'annexe 8.

Constitution de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 37

14.4 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité est convenu que les groupes de travail sur les questions ci-après pourraient être constitués au FAL 37 :

- .1 examen général et application de la Convention;
- .2 possibilités offertes par le commerce électronique pour faciliter le trafic maritime; et
- .3 sûreté et facilitation des échanges internationaux.

14.5 Le Comité a aussi reconnu 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 37.

14.6 Le Comité est convenu aussi que si besoin était, le FAL 37 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 37, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou de rédaction qu'il pourrait être nécessaire de constituer, et de les diffuser, afin que le FAL 37 les examine.

14.7 À l'issue du débat sur la "facilitation des échanges" dans le cadre du point 10 de l'ordre du jour, le Comité a décidé que dans l'ordre du jour provisoire du FAL 37, le point actuellement intitulé "Sécurisation et facilitation du commerce international" pourrait donner lieu, dans certaines circonstances, à des malentendus et devrait être clarifié et remplacé par "Sûreté et facilitation des échanges internationaux". Le Comité a chargé le Secrétariat de retenir cet intitulé pour les futurs ordres du jour.

Calendrier des réunions du Comité FAL

14.8 Le Comité a estimé qu'étant donné qu'il était désormais pleinement institutionnalisé, il devrait s'efforcer à l'avenir de se réunir au moins une fois par an, conformément à l'article 50 de la Convention portant création de l'OMI et à l'article 2 de son Règlement intérieur. Il comprenait que les priorités des programmes de l'OMI soient parfois contraires aux impératifs budgétaires, ce qui impliquait de changer les dates provisoires des réunions, comme cela avait été le cas pour le FAL 36. Le Comité a néanmoins estimé qu'il devrait désormais être traité de la même manière que les autres comités et se voir attribuer une période de réunion bien définie qui figurerait systématiquement dans le programme de réunions de l'OMI, par exemple début septembre. Cela permettrait aux délégations d'établir en conséquence leur plan de travail et leur budget eu égard aux travaux du Comité FAL et de cibler spécifiquement leurs travaux d'une réunion à une autre. Le Comité a estimé que l'on ne devrait modifier qu'en dernier ressort la période pendant laquelle ses sessions se tiennent.

14.9 De l'avis du Comité, les longues périodes qui s'étaient écoulées entre ses quelques dernières sessions, à savoir entre le FAL 34, qui avait eu lieu en mars 2007, et le FAL 35, qui avait eu lieu en janvier 2009, ce qui représentait un intervalle de 22 mois, puis entre le FAL 35 et le FAL 36, séparés de 20 mois, de même que les modifications répétées de la période pendant laquelle ses sessions devaient se tenir dans le calendrier des réunions, étaient regrettables. Cette situation nuisait de toute évidence au Comité en ce sens qu'elle réduisait l'attention accordée aux questions traitées par le Comité FAL et qu'elle ne contribuait guère à assurer la continuité des travaux des délégations ou à encourager ces dernières à prendre une part active aux travaux du Comité ou à s'y intéresser, ou encore à promouvoir le rôle que le Comité était appelé à jouer dans le cadre de la facilitation du trafic maritime international et des défis correspondants.

Propositions relatives aux semaines de réunion pour la période 2012-2013

14.10 En vue de permettre au Secrétaire général de mettre au point les propositions budgétaires pertinentes pour l'exercice biennal 2012-2013, aux fins d'examen à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée, en novembre 2011, le Comité a proposé, 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, de se réunir pendant une semaine en 2012 et une semaine en 2013.

Date et lieu de la prochaine session

14.11 Le Comité a noté qu'il avait été provisoirement prévu que le FAL 37 se tienne du 5 au 9 septembre 2011, au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni).

Résultats de la vingt-sixième session de l'Assemblée

14.12 Le Comité a rappelé que, conformément à la résolution A.1012(26) - *Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2010-2011*, il était prié, de même que d'autres comités, de prendre les mesures suivantes :

- .1 lorsqu'il ferait rapport sur ses travaux à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée et aux sessions du Conseil qui se tiendraient pendant l'exercice biennal 2010-2011, veiller à rendre compte des progrès qu'il aurait accomplis en vue de concrétiser les buts et objectifs de l'Organisation en utilisant le cadre des orientations stratégiques, des mesures de haut niveau et des résultats escomptés pour l'exercice biennal;
- .2 lorsqu'il examinerait des propositions qui concernent des résultats escomptés non prévus, s'assurer que, conformément à cette résolution et aux Directives du Comité sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail, selon qu'il conviendrait, les questions qu'il est proposé d'examiner sont des questions entrant dans le cadre du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau;
- .3 soumettre au Conseil, pour approbation, les résultats escomptés non prévus qu'il pourrait approuver au cours de l'exercice biennal 2010-2011 en vue de leur inscription dans le Plan d'action de haut niveau arrêté pour cet exercice biennal;
- .4 s'assurer que les mesures de haut niveau et les résultats correspondants, surtout s'ils concernent la modification de conventions existantes (en particulier de conventions qui sont en vigueur depuis peu) tiennent pleinement compte des directives énoncées dans la résolution A.500(XII) et que l'attention voulue est accordée à la prescription exigeant que la nécessité absolue d'élaborer et d'adopter de nouvelles normes ou des normes révisées soit prouvée et bien fondée; et
- .5 passer en revue et réviser, au cours de l'exercice biennal 2010-2011, les Directives du Comité sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail.

14.13 Le Comité a noté que conformément à la résolution A.1013(26) – *Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation*, il devait passer en revue et réviser, pendant la période biennale 2010-2011, les Directives sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail, en tenant compte des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau, et a noté aussi que cette question avait déjà été examinée au titre du point 12 de l'ordre du jour (Application des Directives du Comité).

14.14 Le Comité a noté également que, conformément à la résolution A.1018(26) – *Évolution du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI*, il était invité à prendre les mesures nécessaires, de même que le MSC, le MEPC et le TCC, sous l'égide du

Conseil, pour élaborer et mettre en place le Programme d'audit des États Membres de l'OMI sous sa forme institutionnalisée selon le calendrier établi, de sorte que le Conseil puisse rendre compte des faits nouveaux pertinents à l'Assemblée à sa vingt-septième session ordinaire. Cette question avait été examinée au titre du point 7 de l'ordre du jour.

14.15 Le Comité a estimé que le meilleur moyen de procéder était de demander au Secrétariat d'élaborer, en se fondant sur le rapport de la présente session, une note d'information sur l'état d'avancement des travaux au sujet des questions indiquées dans le Plan d'action de haut niveau pour l'exercice biennal 2010-2011, ainsi que des propositions relatives au Plan d'action de haut niveau et aux priorités, y compris les résultats escomptés, pour l'exercice biennal 2012-2013, conformément à la résolution A.1013(26), et d'autoriser ensuite le Président à approuver ces propositions au nom du Comité.

14.16 Le Comité a approuvé l'agenda au-delà de la période biennale pour l'exercice biennal 2012-2013.

15 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2011

15.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M. Charles Abela (Malte) Président pour 2011 et M. Eildert Broekema (Pays-Bas), Vice-président pour 2011.

16 DIVERS

16.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis sur ce point de l'ordre du jour.

Affaire du vraquier "B Atlantic"

16.2 La délégation ukrainienne a fait savoir au Comité que deux ressortissants ukrainiens, le capitaine et le troisième officier du vraquier "**B Atlantic**", qui battait pavillon des îles Caïmanes, avaient récemment été condamnés à neuf années d'emprisonnement par un tribunal vénézuélien pour trafic de drogue.

Le 12 août 2007, dans le port de Maracaïbo, des plongeurs vénézuéliens avaient trouvé, fixés sur la partie submergée de la coque du navire, 128 kilos de cocaïne. Le navire était alors amarré dans la zone frontalière du lac de Maracaïbo bordant la Colombie. Les officiers ont été arrêtés et le procès qui a suivi s'est soldé par leur condamnation, en août 2010.

À l'issue d'étroites consultations menées entre les ministères ukrainien et vénézuélien, ces derniers sont parvenus à se mettre d'accord pour entamer le processus de rapatriement des officiers en question en Ukraine.

Meilleures pratiques dans le domaine de l'accomplissement des formalités liées à la sûreté aux fins du transport

16.3 La délégation canadienne a fait savoir au Comité qu'un document serait présenté au MSC 88, le document MSC 88/4/1, pour résumer les meilleures pratiques qui existaient en ce qui concernait l'accomplissement des formalités liées à la sûreté aux fins du transport et les programmes d'autorisation, de sorte à fournir des principes directeurs qui permettraient de renforcer l'efficacité des programmes en question tout en assurant une protection adéquate de la vie privée et des droits de la personne.

Renseignements fournis par un Gouvernement contractant

16.4 La délégation camerounaise a fait savoir au Comité que son pays, dont la situation était stratégique pour le commerce en Afrique centrale, avait ratifié la Convention FAL en 1997 et disposait d'un comité national de facilitation qui était opérationnel depuis 1998. Le mandat de ce comité avait récemment été élargi pour couvrir désormais non seulement les transports maritimes, mais tous les modes de transport.

Remerciements

16.5 Le Comité a exprimé sa gratitude aux représentants et aux membres du Secrétariat ci-après qui avaient récemment quitté leurs fonctions ou changé d'affectation, ou qui étaient sur le point de prendre leur retraite, pour le précieux concours qu'ils avaient prêté à ses travaux et il leur a souhaité, selon le cas, une longue et heureuse retraite ou le plus grand succès dans leurs nouvelles fonctions :

- M. Ichiro Shimizu (Japon), qui était retourné dans son pays
- M. Raja Malik Saripulazan (Malaisie), qui prenait sa retraite
- M. Jean-Pierre De Buck (Belgique), qui prenait sa retraite
- Mme Monica Mbanefo (Secrétariat, Directrice de la Division de la coopération technique), qui prenait sa retraite
- M. Alexander Petrov (Secrétariat), qui prenait sa retraite
- M. Nicolaos Charalambous (Secrétariat), qui était retourné dans son pays
- M. Graham Mapplebeck (Secrétariat, Secrétaire du Comité de la simplification des formalités), qui prenait sa retraite

ANNEXE 1

**DIRECTIVES D'APPLICATION DU MESSAGE EDI POUR LA TRANSMISSION
DES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ AU FONCTIONNAIRE
DÛMENT AUTORISÉ**

Renseignement	Groupe de segments	Segment	Qualifiant	Élément de données 1	Élément de données 2	Observations
1.1 Numéro OMI	SG9	TDT		C222:8212 C001:8179 (Identificateur du nom identifiant le moyen de transport)		Rec. 10 de l'ONU
1.1 Nom du navire	SG9	TDT	8051 = 20 (Transport principal)	C222:8213 (Nom identifiant le moyen de transport)		Rec. 28 de l'ONU
1.3 Certificat d'immatriculation : port	SG4	LOC	3227 = 89 (Qualifiant du code de fonction du lieu)			Rec. 16 de l'ONU
1.4 État du pavillon du navire	SG9	TDT		C222: 8453 (Code de la nationalité du moyen de transport)		Rec. 3 de l'ONU (IS 3166 Code de pays) à utiliser
1.5 Type de navire	SG9	TDT	8051 = 20 (Transport principal)	C001:8179 (Code décrivant le moyen de transport = Type du navire)		Rec. 28 de l'ONU
1.6 Indicateur d'appel	SG7	COM		C076: 3148 (Indicateur d'appel)	3155 = TBD	*Indicateur d'appel à ajouter en tant que code du type de moyen de communication
1.7 Numéro INMARSAT	SG7	COM		C076: 3155 Code du type de moyen de communication AV = Inmarsat	3148 Identificateur de l'adresse de communication	an. 512
1.8 Jauge brute	Section d'en-tête	MEA	6311 = AAN (Poids du transport)	C502: 6313 = AAM (Poids brut du moyen de transport)	C174: 6411 (Code des unités de mesure) : 6314 (mesure)	Rec. 20 de l'ONU à utiliser.
1.9 Nom de la compagnie	SG10	NAD	3035 DFJ = ISPS partie responsable	3036 = Nom de la partie		an. 35
1.9 Nom de la compagnie	SG10	NAD	3055 54 = OMI (Partie délivrant l'identificateur)	3039 = Identificateur de la partie (numéro OMI)		
1.10 Agent de sûreté de la compagnie	SG6	NAD	3035 DFB = Agent de sûreté de la compagnie	3036 = Nom de la partie		an. 70
1.10 Agent de sûreté de la compagnie et coordonnées auxquelles il peut être joint 24 heures sur 24	SG7	COM		C076: 3155 Code du type de moyen de communication (ex. L = Téléphone cellulaire)	3148 Identificateur de l'adresse de communication	an. 512
2.1 Port d'arrivée	SG3	LOC	3227 = 60 (POA)	C517: 3225 (LOCODE/ONU)	3224 (Nom du lieu)	Rec. 16 de l'ONU
2.1 Installation portuaire d'arrivée dans laquelle le navire doit se mettre à quai	SG3	LOC	3227 = 164 (Poste à quai)	C517: 3225 (Identificateur du lieu)	1331/3055 (codes d'utilisateur)	
2.2 Date et heure d'arrivée	SG3	DTM	C507: 2005 = 132 (ETA)	C507: 2380 (texte de la date ou de l'heure ou de la période)	2379 = 203 (CCYYMMDDHHMM)	

Renseignement	Groupe de segments	Segment	Qualifiant	Élément de données 1	Élément de données 2	Observations
2.3 Objet principal de l'escale	SG10	TDT		8025 Code décrivant l'objet de l'escale aux fins du transport		
3.1 Type de Certificat international de sûreté du navire	SG4	DOC		1001 = Code du nom de document 536 = Certificat international de sûreté du navire 537 = Certificat international provisoire de sûreté du navire	C503: 1004 (Identificateur du document)	
3.1.1 Autorité ayant délivré le Certificat international de sûreté du navire	SG6	NAD	3035 Code de fonction de la partie DFQ = Autorité ayant délivré le certificat de sûreté	3055 = Code de l'organisme responsable	3039 = Identificateur de la partie	an. 35
3.1.1 Date d'expiration du Certificat international de sûreté du navire	SG4	DTM	C507: 2005 36 = Expiration	2379 = Date au format 102 = CCYYMMDD	2380 Texte de la date ou de l'heure ou de la période	
3.1.2 Raisons pour lesquelles le Certificat international de sûreté du navire ne se trouve pas à bord	SG4	DOC		C503: 1373 = État du document (ex. 11 = Document non disponible)		
3.1.2 Autres raisons pour lesquelles le Certificat international de sûreté du navire ne se trouve pas à bord	Section d'en-tête	FTX		4451 = ACG (Déclaration d'absence)	4440 (Texte en toutes lettres)	an. 256
3.1.2.1 Le plan de sûreté du navire approuvé se trouve-t-il à bord ?	SG4	DOC		1001 = Code du nom de document 552 = Plan de sûreté du navire		
3.2 Niveau de sûreté actuel	Section d'en-tête	STS		9015 = Code de la catégorie du statut	4405 Code décrivant l'état 139 = Niveau 1 140 = Niveau 2 142 = Niveau 3	
3.2.1 Emplacement du navire au moment où le rapport est établi	Section d'en-tête	GPO	6029 Qualifiant du code de la position géographique (nouveau code à déterminer pour le compte rendu de position)	6000 Latitude	6002 Longitude	
3.3 Période d'escale dans les ports précédents	SG10	DTM	2005 163 = Début du traitement 164 = Fin du traitement	2379 Code du format de la période 718 = CCYYMMDD-CCYYMMDD		
3.3 Précédent port d'escale	SG10	LOC	3227 94 = Précédent port d'escale	3225 Identificateur du lieu Rec. 16 de l'ONU LOCODE/ONU	3224 Nom du lieu	an. 256
3.3 Pays du précédent port d'escale	SG10	LOC	3223 Premier emplacement associé	C519 Emplacement associé : 1131 Code d'identification de la liste de codes	3055 Code de l'organisme responsable	Rec. 3 de l'ONU Code pays

Renseignement	Groupe de segments	Segment	Qualifiant	Élément de données 1	Élément de données 2	Observations
3.3 Installation du précédent port d'escale	SG10	LOC	3233 Deuxième emplacement associé	C553: 1131	3055 Code de l'organisme responsable	
3.3 Niveau de sûreté du précédent port d'escale	SG10	STS	9015 = 11 (État du moyen de transport en matière de sûreté)	4405 Code décrivant l'état 139 = Niveau 1 140 = Niveau 2 142 = Niveau 3		
3.3.1/3.3.2 Le navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires ?	SG10	STS	9015 = 11 (État du moyen de transport en matière de sûreté)	4405 Code décrivant l'état 144 = Mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires prises		
3.3.2 Raisons pour lesquelles des mesures de sûreté supplémentaires ont été prises	SG10	FTX	4451 BLT = Renseignements liés à la sûreté	C108: 4440 (Explication)		an. 512
3.4 Période d'activités de navire à navire	SG10	DTM	2005 163 = Début du traitement 164 = Fin du traitement	2379 Code de format de la période 718 = CCYYMMDD-CCYYMMDD		
3.4 Position des activités de navire à navire	SG10	GPO	6029 4 = Activités de navire à navire	6000 = Latitude	6002 = Longitude	
3.4 Activités de navire à navire	SG10	FTX	4451 BMC = Renseignements sur les activités de navire à navire	C108: 4440 (Explication)		an. 512
3.4.1 Maintien de mesures de sûreté pendant les activités de navire à navire	SG10	STS	9015 = 11 (État du moyen de transport en matière de sûreté)	4405 142 = Mesures de sûreté du plan approuvé non maintenues 143 = Mesures de sûreté du plan approuvé maintenues		
3.4.2 Mesures de sûreté supplémentaires pendant les activités de navire à navire	SG10	FTX	9015 = 11 (État du moyen de transport en matière de sûreté)	4405 Code décrivant l'état 144 = Mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires qui ont été prises	C108: 4440 (Explication supplémentaire)	an. 512
3.5 Description générale de la cargaison	SG2	GDS		7085 Code de classification du type de cargaison (Ne pas utiliser les codes 11 et 16)		
3.5.1 Le navire transporte-t-il une cargaison de substances dangereuses ?	SG2	GDS		7085 Code de classification du type de cargaison 11 = Potentiellement dangereuse 16 = Non potentiellement dangereuse		
3.5.1 Le navire transporte-t-il une cargaison de substances dangereuses ?	SG2	FTX	4451 = AAA	C108: 4440 (Explication)		an. 512

Renseignement	Groupe de segments	Segment	Qualifiant	Élément de données 1	Élément de données 2	Observations
3.5.2. Manifeste des marchandises dangereuses joint en annexe						Inutile pour l'EDI
3.6 Liste des passagers jointe en annexe						Inutile pour l'EDI
3.7 Liste de l'équipage jointe en annexe						Inutile pour l'EDI
Inutile aux fins de la transmission électronique						
4.1 D'autres questions liées à la sûreté sont-elles à signaler ?	SC10	FTX	4451 = BLT (Renseignements liés à la sûreté)	4405 145 = Questions liées à la sûreté à signaler	C108: 4440 (Explication)	an. 512
5.1 Nom du représentant au port d'arrivée	SG6	NAD	3035 Code de fonction de la partie CG = Agent du transporteur	3055 = Liste de codes - Code de l'organisme responsable 372 = Agent du navire au port d'arrivée prévu	3036 Nom de la partie	an. 70
5.1 Coordonnées (No de téléphone) de l'agent au port d'arrivée	SG7	NAD		3155 Code du type de communication TE = Téléphone	3148 Identificateur de l'adresse de communication	an. 512
6.1/6.2 Nom de la personne établissant le rapport – titre ou fonction	SG6	NAD	3035 (ex. CPE = Capitaine du moyen de transport)	3036 Nom de la partie		an. 70
Lieu où se trouve la personne ayant établi le rapport	SG3	LOC	3227 172 = Lieu d'établissement du rapport	3224 Nom du lieu		an. 256
Heure et date	SG12	DTM	C507: 2005 = 78 Date/heure/période d'événement	2379 = 303 CCYYMMDD HHMMZZZ	2380 Texte de la date ou de l'heure ou de la période	an. 35

ANNEXE 2

DÉCLARATION DES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ (En vertu des dispositions du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 et de l'Annexe III de MARPOL 73/78)

Note : Les numéros des rubriques concordent avec les numéros des sections correspondantes de la circulaire MSC/Circ.1130

Page No (ex. 5 sur 7)

1.1 Numéro OMI	1.2 Nom du navire		1.3 Port d'immatriculation	1.4 État du pavillon	1.5 Type de navire
1.6 Indicateur d'appel	1.7 Numéro Inmarsat	1.8. Jauge brute	1.10 Nom de l'agent de sûreté de la compagnie et coordonnées auxquelles il peut être joint 24 heures sur 24		
1.9 Nom de la compagnie/Numéro OMI					
2.1. Port d'arrivée et installation portuaire dans laquelle le navire doit se mettre à quai			2.2 Date/Heure d'arrivée	2.3 Objet principal de l'escale	
3.1. Le navire possède un : Certificat international de sûreté du navire en cours de validité <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		3.1.1. Autorité ayant délivré le certificat/date d'expiration		3.1.2 Si la réponse est non, indiquer les raisons de l'absence à bord de ce certificat	
3.1.2.1. Le navire a-t-il à son bord un plan de sûreté approuvé ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		3.2 Niveau de sûreté actuel <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		3.2.1 Emplacement du navire au moment où le rapport est établi	
3.3 Dix derniers ports d'escale (activités d'interface navire/port) – Dans l'ordre chronologique en commençant par le plus récent					
Numéro du port d'escale	Période		Port, pays, installation portuaire et LOCODE/ONU	Niveau de sûreté <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	3.3.1 Le navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires ? <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> 3.3.2 Oui, donner des détails ci-dessous
	De	À			
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

3.4 Activités de navire à navire les plus récentes au cours de la période indiquée au paragraphe 3.3. – Dans l'ordre chronologique en commençant par la plus récente (<input type="checkbox"/> Sans objet)					
Numéro (depuis 3.3)	Période		Emplacement ou latitude et longitude	Activité de navire à navire	3.4.1 Les mesures de sûreté figurant dans le plan de sûreté approuvé ont-elles été maintenues ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> 3.4.2 Non, indiquer ci-après les mesures de sûreté appliquées à leur place
	De	À			
3.5 Description générale de la cargaison		3.5.1 Le navire transporte-t-il une cargaison de marchandises dangereuses ? <input type="checkbox"/> Oui, voir le Manifeste des marchandises dangereuses <input type="checkbox"/> Non		Documents joints <input type="checkbox"/> 3.5.2 Manifeste des marchandises dangereuses <input type="checkbox"/> 3.6 Liste des passagers <input type="checkbox"/> 3.7 Liste de l'équipage	
4.1 Autres questions liées à la sûreté à signaler ? <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> 4.1.1 Oui, donner des détails :					
5.1 Nom et coordonnées de l'agent au port d'arrivée				6.1 Nom de la personne qui établit le rapport	
6.2 Titre ou fonction	6.3 Signature		Lieu où se trouve la personne qui établit le rapport	Heure	Date

ANNEXE 3

QUESTIONNAIRE SUR L'ACCÈS EN LIGNE AUX CERTIFICATS ET DOCUMENTS

No	Question
1	Considérez-vous que l'accès en ligne aux certificats des navires devrait rester un objectif de l'Organisation ?
	Oui/Non
2	Si l'Organisation poursuit l'objectif susvisé de l'accès en ligne aux certificats des navires, quel calendrier, selon vous, devrait-elle adopter ?
3	Accepteriez-vous que soient transmis par moyens électroniques les certificats des navires ou qu'il y soit accédé par une base de données en ligne pour faciliter l'accomplissement des formalités concernant les navires ?
	Oui/Non
4	Accepteriez-vous que soient transmis par moyens électroniques les certificats des navires ou qu'il puisse y être accédé par une base de données en ligne pour que vos fonctionnaires chargés du contrôle de l'État du port puissent facilement cibler les navires ?
	Oui/Non
5	Accepteriez-vous des versions électroniques des certificats des navires et/ou l'accès à une base de données en ligne en remplacement de certificats papier ?
	Oui/Non
6	Acceptez-vous ou accepteriez-vous les signatures électroniques (ou autres méthodes d'authentification) sur les certificats des navires ?
	Oui/Non
7	Votre législation nationale autorise-t-elle l'utilisation de certificats électroniques ?
	Oui/Non
8	Votre législation nationale autorise-t-elle l'utilisation de signatures électroniques (ou autres méthodes d'authentification) sur les certificats ?
	Oui/Non
9	Si votre réponse à l'une des deux questions précédentes est "non", des mesures sont-elles prévues, à votre connaissance, pour autoriser cette utilisation ?
	Oui/Non
10	Faudrait-il modifier votre législation nationale pour produire des certificats électroniques ou pour accepter des signatures électroniques sur les certificats ?
	Oui/Non
11	Les Administrations ont signalé que les États du port étaient réticents à utiliser des signatures électroniques. Considérez-vous qu'une circulaire de l'OMI est nécessaire pour fournir des directives ou des instructions sur l'utilisation de versions électroniques de certificats des navires et de signatures électroniques ?

No	Question
12	Considérez-vous que les certificats que vous délivrez actuellement, qu'ils soient fondés sur les modèles de la Convention ou votre législation nationale, auraient besoin d'être modifiés pour que leur version informatique soit plus facile à utiliser ?
	Oui/non
	Dans l'affirmative, veuillez citer ou donner des exemples
13	Savez-vous si votre législation nationale autoriserait l'échange de données aux fins du congé des navires et du contrôle de l'État du port ?
	Oui/non
14	Qui, pensez-vous, devrait avoir accès à la base de données en ligne des certificats des navires (par exemple, accès au public, accès restreint, etc.) ?
	En cas d'accès restreint, à qui devrait-il être réservé (par exemple, d'autres Administrations, les organismes reconnus, etc.) ?
15	Pensez-vous qu'un système en ligne devrait être administré par :
.1	chaque Administration ?
	Oui/non
.2	l'OMI (par exemple, via le système GISIS) ?
	Oui/non
.3	un tiers commercial (par exemple, IHS-Fairplay (anciennement base de données Fairplay du Lloyds Register)) ?
	Oui/non
16	La responsabilité des informations figurant dans une telle base de données incomberait en dernier ressort aux Administrations. Autoriseriez-vous des tiers (par exemple des organismes reconnus) qui délivrent des certificats en votre nom à introduire des renseignements dans cette base de données ?
	Oui/non
17	Quelles mesures jugez-vous nécessaires pour remplacer les certificats papier des navires et offrir un accès en ligne aux certificats et documents ?
18	<p>Avez-vous d'autres idées ou suggestions sur la façon de donner accès électroniquement aux renseignements figurant sur les certificats papier ?</p> <p>Des techniques possibles pourraient être :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) envoi électronique d'une copie scannée du certificat; 2) accès à une base de données centrale pour vérifier la validité du certificat; et 3) accès à des bases de données déterminées d'organisations chargées de la délivrance des certificats, telles que des organisations intergouvernementales et/ou organismes reconnus.

Observations complémentaires

ANNEXE 4

AMENDEMENTS AU PROJET DE LISTE RÉVISÉE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD (qui figure à l'annexe du document FAL 36/7/1)

Page 2

1 Ajouter "[auxquels la Convention citée s'applique]" après le titre de la section 1 "**Tous les navires**".

2 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Dossier technique du revêtement**", ajouter les mots "d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres" après "les espaces de double muraille des vraquiers" à la quatrième ligne.

Page 3

3 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Plans de construction**", ajouter le mot "tous" après "autres plans indiquant" à la deuxième ligne.

4 Dans la colonne "référence" de la rubrique "**Plans de construction**", ajouter "II-1/" avant "3-7" à la deuxième ligne.

5 Remplacer le texte descriptif de la rubrique "**Informations requises**" par le nouveau texte suivant : "Un dossier de construction du navire contenant des renseignements spécifiques devrait être conservé à bord des pétroliers et des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres, construits avec un seul pont, des citernes surélevées en abord et des citernes latérales en trémies dans les espaces à cargaison, à l'exclusion des minéraliers ou des transporteurs mixtes :

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1er juillet 2016 ou après cette date;
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent, le 1er juillet 2017 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2020 ou après cette date, devraient avoir à leur bord un dossier de construction du navire contenant les renseignements prévus par les règles et les directives,

et mis à jour selon qu'il convient pendant toute la durée de la vie du navire afin de faciliter la sécurité de l'exploitation, l'entretien, les visites, les réparations et les mesures d'urgence."

6 Dans la colonne "référence" de la rubrique "**Informations requises**", ajouter "II-1/" avant "3-10" à la troisième ligne.

Page 5

7 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Plans d'entretien**", ajouter "les renseignements nécessaires sur" après "le plan d'entretien doit porter au moins sur" et supprimer "au moins" à la première ligne.

8 [Cette modification est sans objet en français].

9 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Cartes marines et publications nautiques**", ajouter "pour le voyage prévu devraient être appropriées et à jour." après "publications nautiques" à la première ligne et supprimer "permettent de planifier et d'afficher la route d'un navire pour le voyage prévu, d'indiquer la position et de la surveiller tout au long du voyage."

10 Dans la colonne "référence" de la rubrique "**Cartes marines et publications nautiques**", ajouter ".2.1.4" après "règles V/19".

Page 6

11 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Registres des activités de navigation**", ajouter "y compris les exercices et les essais effectués préalablement au départ" après "activités et événements de navigation" à la première ligne et supprimer "qui sont importants pour la sécurité de la navigation, lequel doit contenir suffisamment d'informations pour permettre d'établir un compte rendu détaillé du voyage en tenant compte des recommandations adoptées par l'Organisation."

12 Dans la colonne "référence" de la rubrique "**Registres des activités de navigation**", remplacer "règle V/28" par "règles V/26 et 28.1".

13 Supprimer la nouvelle rubrique "**Rubriques du livre de bord**".

Page 7

14 Remplacer le texte descriptif de la rubrique "**Registres des heures de repos**" par "Des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer doivent être tenus à bord" et remplacer la note de bas de page par le texte suivant : "Les amendements à la partie A du Code STCW doivent entrer en vigueur le 1er janvier 2012 à moins que plus d'un tiers des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale de navires de commerce d'une jauge brute de 100 tonneaux ou plus ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements avant le 1er juillet 2011."

15 [Cette modification est sans objet en français].

Page 11

16 Dans le texte descriptif de la rubrique "**Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**", supprimer la première phrase ainsi que le mot "également" à la cinquième ligne.

17 Ajouter une nouvelle rubrique intitulée "**Rapport d'essai de conformité du LRIT**" à la fin de la section 1 :

	Rapport d'essai de conformité du LRIT Une fois les essais de conformité achevés et si les résultats sont satisfaisants, un rapport d'essai de conformité devrait être délivré par l'Administration ou l'ASP qui a effectué l'essai au nom de l'Administration, selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la circulaire MSC.1/Circ.1307.	Convention SOLAS de 1974, règle V/19-1, circulaire MSC.1/Circ.1307
--	---	--

Page 11

18 Déplacer le texte descriptif et la référence de la rubrique "**Certificat d'exemption**" à la section 1 avant la rubrique "**Rapport d'essai de conformité du LRIT**".

19 Remplacer la note de bas de page par "Les circulaires SLS.14/Circ.115, Add 1, Add 2 et Add 3 ont trait à la délivrance des certificats d'exemption" et la transférer à la section 1, ainsi que le texte descriptif et la référence de la rubrique "**Certificat d'exemption**".

Page 14

20 Ajouter la nouvelle rubrique ci-après à la suite de "**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**" :

<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</p> <p>Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 7. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2.</p>	<p>Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, article 7</p>
---	---

Page 15

21 Conserver la rubrique "**Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest**" et remplacer le texte descriptif par "Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de l'Annexe I de MARPOL, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité. Le dispositif est muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins." et remplacer la référence par "MARPOL, Annexe I, règle 31".

22 Supprimer la nouvelle rubrique "**Fiches de données de sécurité**" car, autant qu'on puisse le déterminer, il n'existe aucune recommandation qui indiquerait la période pendant laquelle ces fiches devraient être conservées à bord.

23 Supprimer la rubrique "**Plan de construction du navire**", car elle figure déjà à la page 3.

Page 16

24 Supprimer la rubrique "**Dossier technique du revêtement**", car elle figure déjà à la page 2.

Page 17

25 Déplacer la rubrique "**Surveillance continue et contrôle des rejets - Manuel d'exploitation**" pour l'insérer à la page 15, après la rubrique "**Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest**".

Page 18

26 [Cette modification est sans objet en français].

Page 21

27 Supprimer la nouvelle rubrique "**Document de conformité**", car une autre rubrique traite déjà de cette question à la page 20.

ANNEXE 5

Réf. T3 /2.02

FAL.3/Circ.201
27 septembre 2010

MESURES VISANT À FACILITER L'AUTORISATION DE DESCENDRE À TERRE ET L'ACCÈS AUX NAVIRES ET ÉLIMINATION DES RESTRICTIONS INUTILES IMPOSÉES DU FAIT DES DIVERGENCES D'APPLICATION DU CODE ISPS

À sa trente-sixième session (6 - 10 septembre 2010), le Comité de la simplification des formalités a examiné la question de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires et a approuvé la circulaire intitulée " Mesures visant à faciliter l'autorisation de descendre à terre et l'accès aux navires et élimination des restrictions inutiles imposées du fait des divergences d'application du Code ISPS", dont le texte figure en annexe.

Le Comité demeure préoccupé par les effets préjudiciables que peut avoir le fait d'invoquer de manière inconsidérée le Code ISPS pour décider d'autoriser ou non le personnel d'un navire à descendre à terre dans le cadre des formalités d'entrée requises par les États Membres. Le Comité appelle une nouvelle fois l'attention sur la nécessité de tenir compte de l'élément humain et de reconnaître l'importance des permissions à terre et d'un accès approprié aux navires, sans préjudice des procédures des États Membres en matière d'immigration.

Les États Membres sont instamment priés de porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées, y compris, sans toutefois s'y limiter, les pouvoirs publics, les administrations, les ports et les terminaux.

ANNEXE

**MESURES VISANT À FACILITER L'AUTORISATION DE DESCENDRE À TERRE
ET L'ACCÈS AUX NAVIRES ET ÉLIMINATION DES RESTRICTIONS INUTILES
IMPOSÉES DU FAIT DES DIVERGENCES D'APPLICATION DU CODE ISPS**

1 À sa trente-sixième session (6 - 10 septembre 2010), le Comité de la simplification des formalités a été informé des difficultés rencontrées par les gens de mer qui s'étaient vu refuser des permissions à terre et l'accès aux installations à terre, ainsi que des complications liées aux changements d'équipage et à l'octroi de l'accès aux navires pour les représentants des services sociaux et des syndicats de gens de mer et d'autres personnes autorisées. Le problème tient essentiellement à des divergences d'application des instruments que l'OMI a adoptés afin de garantir l'interprétation et l'exécution uniformes du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

2 Le Comité a pris note des délibérations de la vingt-sixième session de l'Assemblée de l'OMI et de la quatre-vingt-septième session du Comité de la sécurité maritime (MSC) au sujet des permissions à terre des gens de mer. Il a également noté avec satisfaction la circulaire MSC.1/Circ.1342, intitulée "Rappel concernant les permissions à terre des gens de mer et l'accès aux navires", adoptée par le MSC à sa quatre-vingt-septième session, qui appelle à nouveau l'attention des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sur la nécessité de donner pleinement effet aux instruments et directives actuels de l'OMI qui régissent l'application du Code ISPS tout en s'assurant qu'il est dûment tenu compte de l'élément humain.

3 Le Comité a estimé, toutefois, que de plus amples travaux étaient nécessaires dans ce domaine, en particulier au sujet de la pratique consistant à accorder un traitement moins favorable selon le pavillon du navire ou à imposer des restrictions fondées sur la nationalité des membres d'équipage. Il a également estimé que des améliorations en termes d'harmonisation des formalités, des documents exigés et des procédures garantiraient l'application uniforme des mesures de sûreté dans les ports, sous réserve que cette harmonisation ne porte pas atteinte à l'autorité des États Membres.

4 Le Comité a affirmé que les États du port, tout en donnant effet aux mesures spéciales envisagées pour prévenir les incidents de sûreté à l'encontre des navires ou des installations portuaires et pour exercer un contrôle de l'accès à leur territoire, doivent reconnaître que les permissions à terre des gens de mer constituent un droit et non un privilège. Il a admis par ailleurs qu'il était nécessaire que le personnel autorisé puisse accéder au navire.

5 Le Comité encourage les États Membres de l'OMI à mettre en place des mesures et des procédures qui permettent d'améliorer la coordination et la coopération entre les pouvoirs publics, les administrations, les ports et les terminaux, de façon à favoriser la pleine application des conventions et autres instruments, ainsi que des recommandations de l'OMI et de l'OIT qui définissent les conditions et les procédures relatives aux permissions à terre des gens de mer, et à promouvoir une approche équilibrée à l'égard des mesures de sûreté prescrites par le Code ISPS et le droit qu'ont les gens de mer de satisfaire leurs besoins sociaux, en particulier le droit d'avoir accès aux services sociaux à terre et de descendre à terre.

6 En vue de trouver un juste équilibre entre les questions liées au Code ISPS et la nécessité d'accorder l'attention voulue à l'accomplissement des droits des gens de mer par le biais d'un dialogue social tripartite continu, le Comité invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, tout en veillant aux besoins des gens de mer en matière de permission à terre et de communications navire-terre, à vérifier le bon fonctionnement des mécanismes d'approbation et d'examen des plans de sûreté des installations portuaires, en particulier en mettant en place des procédures nationales d'examen des plaintes, notamment celles qui sont présentées par les organismes représentant les gens de mer ou les propriétaires de navires ou d'autres représentants du personnel autorisé au sujet des divergences d'application du Code ISPS.

7 Comme le prévoit la résolution 11 de la Conférence SOLAS de 2002, les Gouvernements contractants sont instamment priés de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance cruciale des permissions à terre lorsqu'ils appliquent les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Le Comité prie instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de veiller à ce qu'une formation adéquate soit dispensée au personnel chargé de l'application du Code ISPS dans les ports et les terminaux pour que ce personnel soit pleinement conscient de la nécessité de protéger dûment les droits des gens de mer, de l'importance de l'autorisation de descendre à terre sur le plan humain et de son influence sur la sûreté et la sécurité maritimes, lorsqu'il applique les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

8 Les États devraient s'efforcer d'établir des pratiques normalisées en ce qui concerne les pièces d'identité exigées pour fournir aux pouvoirs publics des renseignements sur le membre d'équipage qui sollicite l'accès aux installations à terre. Les États sont invités à examiner si les pièces d'identité des gens de mer favorisent la facilitation et l'harmonisation des exigences en matière d'identification des gens de mer dans le cadre des échanges maritimes internationaux¹.

9 Les Administrations devraient veiller en particulier à ce que des pratiques impartiales et non discriminatoires soient appliquées dans le cadre de l'exercice du contrôle et de l'octroi de l'autorisation de descendre à terre, quels que soient le pavillon des navires et la nationalité des membres d'équipage. Les États Membres, les organismes représentant les gens de mer et les propriétaires de navires sont encouragés à informer les Comités FAL et MSC des pratiques injustes et sélectives constatées dans les ports étrangers concernant l'autorisation de descendre à terre et l'accès aux installations à terre.

10 Les États Membres de l'OMI sont instamment priés de porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées, y compris, sans toutefois s'y limiter, les pouvoirs publics, les administrations, les ports et les terminaux.

¹ Voir notamment la Convention No 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

ANNEXE 6

PROJET DE RÉSOLUTION FAL

RÉSOLUTION FAL[...] (37),
adoptée le [...] septembre 2011

RÉVISION DES DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

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

RAPPELANT les dispositions de la résolution A.1027(26) concernant la révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin,

RAPPELANT ÉGALEMENT que la Convention internationale de 1957 sur les passagers clandestins, qui visait à mettre en place un régime acceptable à l'échelle internationale pour régler le problème des passagers clandestins, n'est pas encore entrée en vigueur,

RAPPELANT EN OUTRE que, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention FAL, le Comité de la simplification des formalités avait adopté, le 10 janvier 2002, à sa vingt-neuvième session, la résolution FAL.7(29) portant adoption d'*Amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965*, telle que modifiée, qui ajoutaient dans l'Annexe de la Convention FAL un nouveau chapitre 4 sur les passagers clandestins dans lequel étaient énoncées des normes et des pratiques recommandées sur les questions concernant les passagers clandestins ("dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins") et qui sont entrés en vigueur le 1er mai 2003.

RAPPELANT PAR AILLEURS que, aux fins de la présente résolution, un passager clandestin est défini comme une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou dans une cargaison chargée par la suite à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes,

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

NOTANT ÉGALEMENT que plusieurs États Membres qui sont aussi des Gouvernements contractants à la Convention FAL :

- a) ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, (eu égard aux normes énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL) qu'ils jugent impossible de se conformer à

ces normes ou lui ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et ces normes; ou

- b) n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adapté dans toute la mesure du possible leurs formalités, documents et procédures aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL,

RAPPELANT que, dans la résolution A.1027(26), l'Assemblée se déclarait convaincue qu'il était nécessaire d'aligner les Directives, dans la mesure où cela était possible et souhaitable, sur les dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins et de les réviser pour qu'elles rendent compte des résultats des efforts entrepris en vue d'éviter les cas d'embarquement clandestin, ainsi que de fournir des orientations et des recommandations, en tenant compte 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,

TENANT COMPTE du fait que certains passagers clandestins peuvent être des demandeurs d'asile ou des réfugiés, qui devraient de ce fait pouvoir bénéficier des procédures applicables qui sont prévues par les instruments internationaux et la législation nationale,

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

DÉCIDE que l'existence de telles directives ne devrait en aucun cas être considérée comme excusant ou encourageant l'embarquement clandestin et d'autres migrations illégales et ne devrait pas porter préjudice aux efforts visant à combattre les problèmes distincts de l'introduction clandestine d'étrangers et de la traite des personnes,

DÉCIDE ÉGALEMENT que les dispositions de la présente résolution devraient, conformément à la résolution A.1027(26), être considérées comme étant pertinentes uniquement à l'égard :

- a) des États Membres qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention FAL; et
- b) des États Membres qui sont des Gouvernements contractants à la Convention FAL et qui :
 - i) ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, (eu égard aux normes énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL) qu'ils jugent impossible de se conformer à ces normes ou lui ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et ces normes; ou
 - ii) n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adapté dans toute la mesure du possible leurs formalités, documents et procédures aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL,

ESTIMANT qu'à l'heure actuelle, le meilleur moyen de régler les cas d'embarquement clandestin est d'établir une étroite coopération entre tous les services publics et les individus concernés,

ESTIMANT EN OUTRE que, dans des circonstances normales, les passagers clandestins devraient, grâce à cette coopération, être débarqués et renvoyés dans le pays dont ils possèdent la nationalité/citoyenneté, au port d'embarquement ou dans tout autre pays qui les accepterait,

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

TOUT EN ENGAGEANT VIVEMENT les services publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines à prendre toutes les mesures utiles pour empêcher les passagers clandestins d'accéder aux navires,

[NOTANT que le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-huitième session, a adopté la résolution MSC.[...](88) sur la révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin,]

1. ADOPTE les Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE INSTAMMENT les gouvernements d'appliquer, dans le cadre de leurs politiques et pratiques nationales, les procédures modifiées qui sont recommandées dans les Directives ci-jointes;
3. PRIE INSTAMMENT AUSSI les gouvernements de régler les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties en cause en respectant le partage des responsabilités décrit dans les Directives ci-jointes;
4. INVITE les compagnies de navigation, les armateurs et les exploitants de navires à assumer les responsabilités qui leur sont assignées aux termes des Directives ci-jointes et à informer leurs capitaines et équipages des responsabilités respectives qui leur incombent dans les cas d'embarquement clandestin;
5. INVITE AUSSI les gouvernements à mettre au point, en collaboration avec le secteur des transports maritimes, des stratégies globales pour que les personnes qui veulent s'embarquer clandestinement ne puissent pas avoir accès aux navires;
6. PRIE le Comité de la simplification des formalités de continuer à surveiller l'efficacité des Directives révisées ci-jointes en se fondant sur les renseignements communiqués par les gouvernements et le secteur maritime, de maintenir ces directives à l'étude et de prendre les mesures supplémentaires qu'il pourrait juger nécessaires, y compris l'élaboration d'un instrument obligatoire pertinent, à la lumière de l'évolution de la situation;
7. PRIE AUSSI l'Assemblée d'approuver les mesures prises par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la simplification des formalités et d'annuler la résolution A.871(20).

ANNEXE

**DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR
LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN**

1 Les capitaines, armateurs*, autorités portuaires, administrations nationales et autres organismes, notamment les responsables de la sûreté, ont tous le devoir de coopérer pour empêcher l'accès illicite à un navire lors de son séjour au port. Or, quelle que soit l'efficacité des mesures de sûreté prises habituellement dans les ports et à bord des navires, les passagers clandestins trouveront toujours le moyen d'accéder à un navire, soit en se cachant dans la cargaison, soit en embarquant furtivement.

2 Aux fins des Directives, on entend par passager clandestin une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes.

3 Il est difficile de régler les problèmes posés par les passagers clandestins en raison des divergences entre les législations nationales des divers pays qui pourraient être mis en cause, à savoir le pays d'embarquement, le pays de débarquement, l'État dont le navire bat le pavillon, le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté ou dont il possède effectivement la nationalité/citoyenneté et les pays par lesquels il doit transiter lors de son rapatriement.

4 Certains principes de base peuvent toutefois être appliqués d'une manière générale. Il s'agit des principes ci-après.

- .1 Il conviendrait de reconnaître que les passagers clandestins qui arrivent ou entrent dans un pays sans être en possession des documents requis sont en général en situation illégale. Il appartient aux pays dans lesquels ces passagers clandestins arrivent ou entrent de décider de la manière de régler pareille situation.
- .2 Le traitement réservé aux passagers clandestins qui sont des demandeurs d'asile devrait être conforme aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, telles que les dispositions de la Convention des Nations Unies de 1951 et du Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, et dans les textes législatifs nationaux pertinents.
- .3 Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les propriétaires de navires et leurs représentants et les capitaines devraient coopérer dans toute la mesure du possible en vue de prévenir les cas d'embarquement clandestin et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et faire en sorte que le passager clandestin soit remis ou rapatrié sans tarder. Toutes les mesures voulues devraient être prises pour que les passagers clandestins n'aient pas à rester indéfiniment à bord des navires.

* Y compris toute personne ou partie agissant au nom du propriétaire du navire.

- .4 Les propriétaires de navires et leurs représentants locaux, les capitaines, les autorités portuaires et les administrations nationales devraient avoir mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord d'un navire ou, à défaut, permettra de les découvrir avant que le navire n'arrive au port.
- .5 Toutes les parties devraient être conscientes du fait qu'une fouille adéquate, effectuée conformément aux dispositions du Code internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), peut minimiser le risque d'avoir à faire face à un cas d'embarquement clandestin et peut également sauver la vie d'un passager clandestin qui pourrait, par exemple, se cacher dans un endroit devant par la suite être scellé et/ou traité avec des produits chimiques.
- .6 Les pays devraient accepter les passagers clandestins qui leur sont renvoyés lorsque ceux-ci en possèdent la pleine nationalité/citoyenneté ou ont le droit d'y résider.
- .7 Le pays où se trouve le port d'embarquement d'origine d'un passager clandestin devrait accepter que celui-ci lui soit renvoyé pour interrogatoire en attendant qu'une décision finale soit prise à son sujet.
- .8 Tout devrait être mis en œuvre pour éviter qu'un passager clandestin ne soit retenu indéfiniment à bord d'un navire. Dans ce contexte, les pays devraient organiser le renvoi d'un passager clandestin dans un pays approprié en coopération avec le propriétaire du navire.
- .9 Les cas d'embarquement clandestin devraient être traités conformément aux principes humanitaires, y compris ceux qui sont mentionnés au paragraphe 4.2. Il doit toujours être tenu dûment compte de la sécurité de l'exploitation et de la sûreté du navire et de la sécurité et du bien-être du passager clandestin.

5 Dans un premier temps, il faut que soit défini et arrêté un cadre pour le partage des divers droits, responsabilités et obligations entre les parties en jeu. Il est proposé que les responsabilités soient partagées comme suit :

- .1 Le capitaine devrait :**
 - .1.1 s'efforcer par tous les moyens de déterminer sans attendre dans quel port le passager clandestin a embarqué;
 - .1.2 s'efforcer par tous les moyens de déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa citoyenneté/nationalité;
 - .1.3 établir une déclaration contenant tous les renseignements utiles sur le passager clandestin qui sont indiqués dans l'appendice des présentes Directives, en vue de la présenter aux autorités compétentes;
 - .1.4 notifier l'existence d'un passager clandestin et tous renseignements pertinents au propriétaire du navire, ainsi qu'aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon, étant entendu que, lorsqu'un passager clandestin déclare qu'il est un réfugié,

cette information doit être traitée confidentiellement dans la mesure nécessaire pour garantir la sûreté du passager clandestin;

- .1.5 ne pas modifier le voyage prévu pour chercher à débarquer un passager clandestin dans un pays à moins que le rapatriement n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée, ou à moins que des considérations exceptionnelles de sûreté ou d'humanité ne le justifient;
- .1.6 veiller à ce que le passager clandestin soit présenté aux autorités compétentes du port d'escale suivant, conformément aux dispositions applicables de ces dernières;
- .1.7 prendre les mesures nécessaires pour préserver la sûreté du passager clandestin, ainsi que, son état de santé général, son bien-être et sa sécurité, jusqu'à son débarquement;
- .1.8 s'assurer qu'il n'est pas demandé aux passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas d'urgence ou dans le contexte de leur logement à bord;
- .1.9 s'assurer que les passagers clandestins bénéficient d'un traitement humanitaire, conformément aux principes fondamentaux énoncés dans le paragraphe 4.9.

.2 Le propriétaire du navire ou l'exploitant devrait :

- .2.1 s'assurer que la présence d'un passager clandestin, de même que tous renseignements pertinents le concernant, ont été notifiés aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;
- .2.2 exécuter tout ordre de renvoi qui pourrait être donné par les autorités nationales compétentes du port de débarquement.

.3 Le pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin (port de débarquement) devrait :

- .3.1 accepter d'interroger le passager clandestin conformément aux lois nationales et, lorsque l'autorité nationale compétente estime que le déroulement des opérations s'en trouverait facilité, autoriser le propriétaire du navire ou son représentant désigné, ainsi que le correspondant compétent ou désigné du club de protection et d'indemnisation, à s'entretenir avec le passager clandestin;
- .3.2 considérer d'un bon œil l'idée de donner l'autorisation de débarquer le passager clandestin et fournir, le cas échéant et conformément à la législation nationale, un local sûr où le loger, éventuellement aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents, si :
 - .1 le cas prévu à l'alinéa 3.1 n'est pas résolu au moment de l'appareillage, ou

- .2 le passager clandestin possède des documents l'habilitant à être renvoyé et les services publics estiment que des mesures opportunes ont été prises ou seront prises pour le rapatrier et que toutes les formalités de transit requises ont été accomplies, ou
- .3 d'autres facteurs empêchent le renvoi du passager clandestin à bord du navire à l'arrivée; ces facteurs peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter, les cas où la présence à bord d'un passager clandestin risque de compromettre la sécurité et la sûreté de l'exploitation du navire et la santé de l'équipage et du passager clandestin;
- .3.3 faire tout son possible pour coopérer aux efforts visant à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;
- .3.4 faire tout son possible pour coopérer aux efforts visant à déterminer la validité et l'authenticité des documents détenus par un passager clandestin et lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences en matière de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants. Cette lettre autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit, et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement;
- .3.5 donner l'ordre de renvoyer le passager clandestin au port d'embarquement, dans le pays dont il possède la nationalité/citoyenneté ou dans un autre pays vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer, en coopération avec le propriétaire du navire ou son représentant désigné;
- .3.6 informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, ou son représentant désigné, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin, s'ils incombent à l'armateur. En outre, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, les pouvoirs publics devraient réduire ces frais au minimum s'ils sont à la charge de l'armateur et devraient limiter au strict minimum la période pendant laquelle les propriétaires de navires sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics;
- .3.7 envisager de réduire les redevances normalement exigibles si les propriétaires des navires ont apporté aux autorités chargées du contrôle une coopération jugée satisfaisante dans la prise de mesures destinées à prévenir le transport de passagers clandestins ou lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et qu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire;

- .3.8 au cas où le passager clandestin ne posséderait pas de pièce d'identité et/ou pas de document de voyage, établir, si besoin est, un document attestant les circonstances dans lesquelles il a embarqué et il est arrivé afin de faciliter son renvoi soit dans son pays d'origine, soit dans celui du port d'embarquement, soit encore dans tout autre pays vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer par un quelconque moyen de transport;
 - .3.9 fournir le document au transporteur qui effectue le renvoi du passager clandestin;
 - .3.10 tenir dûment compte, lorsqu'il ordonne la détention et le renvoi, des intérêts du propriétaire du navire ou de l'agent et des conséquences que de telles dispositions pourraient avoir pour eux, dans la mesure où cela est compatible avec le maintien du contrôle et ses responsabilités ou obligations légales vis-à-vis du passager clandestin et où cela ne grève pas trop les fonds publics.
 - .3.11 signaler les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation conformément à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2;
 - .3.12 coopérer avec les autorités de l'État du pavillon pour identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité, faciliter son débarquement et prendre des dispositions pour son renvoi ou son rapatriement;
 - .3.13 si le débarquement est refusé, notifier à l'État du pavillon du navire les raisons de ce refus.
- .4 Ports d'escale suivants**
- .4.1 s'il n'a pas été possible de débarquer le passager clandestin au premier port d'escale prévu dans le plan de voyage, le port de débarquement doit suivre les directives indiquées au paragraphe 5.3.
- .5 Le pays du port d'embarquement d'origine du passager clandestin (c'est-à-dire le pays dans lequel le passager clandestin est monté à bord du navire) devrait :**
- .5.1 accepter tout passager clandestin réexpédié qui possède la nationalité/citoyenneté du pays ou a le droit d'y résider;
 - .5.2 accepter d'interroger un passager clandestin réexpédié lorsque le port où il a embarqué est identifié à la satisfaction des autorités du pays qui l'a reçu; les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne devraient pas renvoyer de tels passagers clandestins dans le pays où ils avaient été jugés inadmissibles;
 - .5.3 arrêter et détenir le passager clandestin, si la législation nationale le permet, lorsqu'il est découvert avant l'appareillage, soit à bord du navire, soit dans la cargaison à charger, remettre le candidat à l'embarquement clandestin aux autorités locales pour que celles-ci entament des poursuites à son encontre et/ou, le cas échéant, aux services d'immigration pour que ceux-ci l'interrogent et le renvoient éventuellement; aucune somme ne doit

être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;

.5.4 arrêter et détenir le passager clandestin, lorsque la législation nationale le permet, s'il est découvert alors que le navire se trouve encore dans les eaux territoriales du pays du port dans lequel il a embarqué ou dans un autre port du même pays (et que le navire n'a pas entre-temps fait escale dans un port d'un autre pays); aucune somme ne doit être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;

.5.5 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation conformément à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2.

.6 Le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté devrait :

.6.1 s'efforcer par tous les moyens d'aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté du passager clandestin et fournir les pièces justificatives nécessaires le concernant, lorsqu'il a été établi que le passager clandestin possède la nationalité/citoyenneté qu'il prétend détenir;

.6.2 accepter le passager clandestin lorsque sa nationalité/citoyenneté a été établie;

.6.3 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation conformément à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2.

.7 L'État dont le navire bat le pavillon devrait :

.7.1 être prêt, si cela est possible dans la pratique, à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité compétente du port de débarquement à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;

.7.2 être prêt à intervenir auprès de l'autorité compétente pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion;

.7.3 être prêt à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité du port de débarquement à prendre les dispositions nécessaires au renvoi ou au rapatriement du passager clandestin;

.7.4 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation conformément à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2.

.8 Tous les pays traversés, le cas échéant, au cours du rapatriement devraient :

.8.1 autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par le pays du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve que les visas normalement exigés leur aient été accordés.

APPENDICE

Formulaire permettant de consigner les renseignements relatifs au passager clandestin qui sont indiqués dans la Pratique recommandée 4.6.2 de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée

<p>RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE</p> <p><i>Nom du navire :</i> <i>Numéro OMI :</i> <i>Pavillon :</i> <i>Compagnie :</i> <i>Adresse de la compagnie :</i></p> <p><i>Agent au prochain port :</i> <i>Adresse de l'agent :</i></p> <p><i>IRCS (indicatif d'appel radioélectrique international) :</i> <i>Numéro Inmarsat :</i> <i>Port d'immatriculation :</i> <i>Nom du capitaine :</i></p> <p>RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN</p> <p><i>Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :</i> <i>Lieu d'embarquement :</i> <i>Pays où a eu lieu l'embarquement :</i> <i>Date/heure de l'embarquement :</i> <i>Destination finale prévue :</i> <i>Raisons invoquées pour justifier l'embarquement* :</i> <i>Nom :</i> <i>Prénom :</i> <i>Nom d'usage :</i> <i>Sexe :</i> <i>Première langue :</i> <i>Parlée :</i> <i>Lue :</i> <i>Écrite :</i></p>	<p><i>Date de naissance :</i> <i>Lieu de naissance :</i> <i>Nationalité revendiquée :</i></p> <p><i>Domicile :</i> <i>Pays où se trouve le domicile :</i></p> <p><i>Numéro du type de pièce d'identité, par exemple, passeport :</i></p> <p><i>Numéro de la carte d'identité ou du livret d'inscription maritime :</i> <i>Dans ce cas,</i> <i>Date de délivrance :</i> <i>Lieu de délivrance :</i> <i>Date d'expiration :</i> <i>Délivré par :</i></p> <p><i>Photographie du passager clandestin :</i></p> <div data-bbox="855 1155 1120 1464" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Apposer une photographie si disponible</p></div> <p><i>Description physique générale du passager clandestin :</i></p> <p><i>Autre(s) langue(s) :</i> <i>Parlée(s) :</i> <i>Lue(s) :</i> <i>Écrite(s) :</i></p>
---	--

* Si le passager clandestin se déclare réfugié ou demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme étant confidentiels dans toute la mesure requise pour garantir la sûreté du passager clandestin.

Autres renseignements :

- 1) *Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple, membres d'équipage, employés du port, etc.), en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :*

- 2) *Inventaire des objets et effets en la possession du passager clandestin :*

- 3) *Déclaration faite par le passager clandestin :*

- 4) *Déclaration faite par le capitaine (y compris toutes observations sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :*

Date(s) de(s) entretien(s) :

Signature du passager clandestin :

Signature du capitaine :

Date :

Date :

ANNEXE 7

PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR L'EXERCICE BIENNAL 2012-2013

- 1 Renforcer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation des échanges conformément au Plan stratégique de l'Organisation;
- 2 promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL, ainsi que son application effective et efficace aux fins de la facilitation du trafic maritime international;
- 3 contribuer au renforcement des capacités des États Membres, en ce qui concerne les responsabilités et les normes de qualité découlant de la Convention FAL;
- 4 encourager et aider les États Membres à utiliser les techniques de l'information et de la communication pour permettre des améliorations et des innovations continues dans le domaine de la facilitation du trafic maritime, notamment en adoptant des techniques de traitement et d'échange de données informatisées telles que le système du guichet unique, en se fondant pour cela sur les normes pertinentes acceptées 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 faciliter 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, en ce qui concerne la facilitation du trafic maritime international, y compris l'accès intermodal aux ports;
- 6 aider les États Membres à résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent, en particulier, les passagers clandestins et le transport de migrants illégaux;
- 7 faciliter les expéditions de marchandises dangereuses, y compris les matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG; et
- 8 promouvoir la ratification rapide 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.

ANNEXE 8

LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-SEPTIÈME SESSION DU COMITÉ

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

Examen général de la Convention, y compris harmonisation avec d'autres instruments internationaux :

- .1 état de la Convention
- .2 révision approfondie de la Convention

Possibilités offertes par le commerce électronique pour faciliter le trafic maritime :

- .1 moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, la cargaison et les passagers
- .2 révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique
- .3 élaboration de directives pour la mise en place du système de guichet unique

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

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

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

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

Sûreté et facilitation des échanges internationaux

- .1 autorisation de descendre à terre et accès aux navires
- .2 reprise du commerce

Interface navire/port :

.1 facilitation de l'expédition de cargaisons dangereuses

Coopération et assistance techniques

Relations avec d'autres organisations

Application des Directives du Comité

Rôle, mission, orientation stratégique et travaux du Comité

Programme de travail

Élection du président et du vice-président pour 2012

Divers
