

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION  
DES FORMALITÉS  
37ème session  
Point 17 de l'ordre du jour

FAL 37/17  
9 septembre 2011  
Original: ANGLAIS

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

**Table des matières**

<b>Section</b>	<b>Pages</b>
1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	5
3 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	5
4 EXAMEN GÉNÉRAL DE LA CONVENTION, Y COMPRIS HARMONISATION AVEC D'AUTRES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX	6
5 POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE POUR FACILITER LE TRAFIC MARITIME	14
6 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	19
7 CERTIFICATS ET DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD DES NAVIRES ET FORMULAIRES FAL	25
8 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL	31
9 INTERFACE NAVIRE/PORT	39
10 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES	40
11 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	43
12 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	45
13 EXAMEN DU RÔLE, DE LA MISSION, DE L'ORIENTATION STRATÉGIQUE ET DES TRAVAUX DU COMITÉ	45

<b>Section</b>		<b>Pages</b>
14	PROGRAMME DE TRAVAIL	45
15	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2012	48
16	DIVERS	48

#### **Liste des annexes**

ANNEXE 1	RÉSOLUTION FAL.11(37) - DIRECTIVES RÉVISÉES SUR LA PRÉVENTION DE L'ACCÈS DES PASSAGERS CLANDESTINS ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÉGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN
ANNEXE 2	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-HUITIÈME SESSION DU COMITÉ
ANNEXE 3	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ FAL PAR RAPPORT AUX RÉSULTATS ESCOMPTÉS
ANNEXE 4	AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 5	PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION ET PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2012-2013 INTÉRESSANT LES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

## 1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

### Introduction

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa trente-septième session du 5 au 9 septembre 2011 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	ISRAËL
ALLEMAGNE	ITALIE
ANGOLA	JAPON
ANTIGUA-ET-BARBUDA	KAZAKHSTAN
ARABIE SAOUDITE	KENYA
ARGENTINE	KIRIBATI
AUSTRALIE	LETONIE
AZERBAÏDJAN	LIBÉRIA
BAHAMAS	MALAISIE
BAHREÏN	MALTE
BELGIQUE	MAROC
BELIZE	MEXIQUE
BRÉSIL	NIGÉRIA
BULGARIE	NORVÈGE
CAMEROUN	PANAMA
CANADA	PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE
CHILI	PAYS-BAS
CHINE	PÉROU
CHYPRE	PHILIPPINES
COLOMBIE	POLOGNE
DANEMARK	PORTUGAL
DOMINIQUE	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
ÉGYPTE	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
ÉQUATEUR	RÉPUBLIQUE POPULAIRE
ESPAGNE	DÉMOCRATIQUE DE CORÉE
ESTONIE	ROYAUME-UNI
ÉTATS-UNIS	SAINT-KITTS-ET-NEVIS
FÉDÉRATION DE RUSSIE	SINGAPOUR
FINLANDE	SUÈDE
FRANCE	THAÏLANDE
GHANA	TONGA
GRÈCE	TRINITÉ-ET-TOBAGO
ÎLES MARSHALL	TURQUIE
INDONÉSIE	TUVALU
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN)	UKRAINE
IRLANDE	URUGUAY
	VANUATU

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 :

HAUT COMMISSARIAT DES NATIONS UNIES POUR LES RÉFUGIÉS (UNHCR)

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 (OMAO)  
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)  
BIMCO  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION (IACS)  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES (IMPA)  
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE CAPITAINES DE  
NAVIRES (IFSMA)  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PÉTROLIERS  
INDÉPENDANTS (INTERTANKO)  
INTERNATIONAL GROUP OF P&I ASSOCIATIONS (P&I CLUBS)  
INTERNATIONAL SHIPSUPPLIERS & SERVICES ASSOCIATION (ISSA)  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES  
SOLIDES (INTERCARGO)  
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)  
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)  
FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS NATIONALES DE COURTIER ET AGENTS  
MARITIMES (FONASBA)  
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DE LA POLICE DES PORTS ET DES  
AÉROPORTS (IAASP)  
THE NAUTICAL INSTITUTE (NI)

### **Allocution d'ouverture**

1.5 Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le Secrétaire général a prononcé une allocution d'ouverture, dont le texte intégral est reproduit dans le document FAL 37/INF.5. Dans son allocution d'ouverture, le Secrétaire général a notamment présenté le thème retenu pour la Journée mondiale de la mer de 2012, à savoir "L'OMI, cent ans après le Titanic", évoqué la nécessité d'élaborer des directives liées à la piraterie concernant l'embarquement et le débarquement d'armes à feu par le personnel de sûreté armé sous contrat privé, et décrit dans les grandes lignes les travaux escomptés du Comité concernant la révision approfondie de la Convention FAL, les personnes secourues en mer et les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires y compris le concept de guichet unique.

### **Observations du Président**

1.6 Après avoir remercié le Secrétaire général, 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.

### **Adoption de l'ordre du jour**

1.7 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire diffusé sous la cote FAL 37/1 comme ordre du jour de la session, a décidé de tenir compte au cours de ses travaux de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 37/1/1 et a pris note du calendrier provisoire destiné à servir de guide pour la conduite des travaux de la session.

### **Pouvoirs**

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

## **2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI**

2.1 Le Comité a noté les renseignements qui figuraient dans les documents FAL 37/2 et FAL 37/2/Add.1 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux du TC 60, du C 105, du LEG 97, du MSC 88, du COMSAR 15, du LEG 98, du MSC 89 et du C 106 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.

2.2 Le Comité a noté les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet des résultats des travaux du TC 61 et il a décidé d'examiner ces renseignements au titre du point 10 de l'ordre du jour.

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

3.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième session, il avait adopté des amendements à l'Annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (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, conformément aux dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention. Ces amendements étaient entrés en vigueur le 15 mai 2010, conformément à l'article VII 2) b), aucun Gouvernement contractant n'ayant formulé d'objections dans les délais prévus.

3.2 Le Comité a noté également 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 DE LA CONVENTION, Y COMPRIS HARMONISATION AVEC D'AUTRES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX**

### **État de la Convention**

4.1 Le Comité a pris note des renseignements fournis par le Secrétariat dans les documents FAL 37/4 et FAL 37/4/Add.1 et a noté, en particulier, que les Antilles néerlandaises avaient cessé d'exister en tant que pays autonome faisant partie du Royaume des Pays-Bas. Depuis le 10 octobre 2010, le Royaume des Pays-Bas consistait en quatre pays autonomes, les Pays-Bas (partie européenne et partie caribéenne), Aruba, Curaçao et Saint-Martin, auxquels la Convention s'appliquait.

4.2 Le Comité a noté également qu'il n'y avait pas eu de nouvelles adhésions à la Convention au cours des deux années et demie qui s'étaient écoulées depuis le FAL 35, ce qui semblait pleinement justifier la décision prise par le FAL 35 de réviser la Convention FAL. Le nombre de Gouvernements contractants à la Convention s'élevait toujours à 114 (dont trois États non membres de l'OMI) et leur flotte marchande représentait au total 90,3 % environ du tonnage de la flotte mondiale. Le Comité a noté en outre que des renseignements sur la Convention, y compris une liste des Gouvernements contractants, étaient aussi disponibles sur le site Web de l'Organisation ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

4.3 Le Comité a prié instamment les 58 États Membres qui n'avaient pas encore adhéré à la Convention d'envisager de le faire dès que possible, 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.

4.4 À l'issue d'un échange de vues, le Comité est convenu que la communication de renseignements sur l'adhésion à la Convention avait été utile au cours du processus d'institutionnalisation du Comité FAL. Toutefois, afin de mettre ses procédures en conformité avec celles des autres Comités et étant donné que les renseignements sur l'adhésion à la Convention étaient disponibles sur le site Web de l'Organisation, le Comité a décidé qu'il n'était pas nécessaire de conserver ce point subsidiaire de l'ordre du jour. Il a décidé également que la promotion de la facilitation du transport maritime serait examinée au titre du point de l'ordre du jour relatif à la coopération technique.

### **Approbation du manuel explicatif se rapportant à la Convention**

4.5 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-sixième session, il avait établi la version définitive d'un manuel explicatif donnant des indications sur la façon d'interpréter le texte juridique des dispositions de la Convention et fournissant des exemples des meilleures pratiques relatives à la mise en œuvre des Normes et des Pratiques recommandées.

4.6 Le Comité a noté que le manuel explicatif se rapportant à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, avait été diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.202 le 11 octobre 2010. Il a noté également qu'il faudrait maintenir le manuel à l'étude et le mettre à jour pour tenir compte des amendements qui pourraient être apportés à la Convention FAL à l'avenir.

---

## **Examen des Normes et des Pratiques recommandées**

4.7 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-quatrième session, en mars 2007, il avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.187 relative à l'examen des Normes et Pratiques recommandées de l'Annexe à la Convention FAL, à laquelle était joint un questionnaire destiné à tous les États Membres, qui devait permettre d'obtenir des Gouvernements contractants des renseignements à jour sur les différences qu'ils avaient relevées par rapport aux Normes et sur la mise en œuvre des Pratiques recommandées de l'Annexe de la Convention et de déterminer les difficultés auxquelles se heurtaient les Gouvernements non contractants.

4.8 Le Comité a noté avec préoccupation que seuls quatre Gouvernements contractants et un État Membre associé avaient fourni les renseignements demandés, soit moins de 4 % de l'ensemble des États Membres. De plus, seuls neuf Gouvernements contractants avaient signalé les différences entre leurs propres pratiques et les Normes de la Convention depuis 2007, ce qui représentait un taux de réponse inférieur à 8 %.

## **Révision générale de la Convention FAL**

4.9 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième session, il 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 de guichet unique. Le FAL 35 avait 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 concernait la démarche à suivre pour procéder à cette révision, les nouvelles questions qu'il pourrait falloir traiter dans le cadre de la Convention, ainsi que les dispositions existantes qu'il y aurait lieu de modifier.

4.10 À sa trente-sixième session, le Comité avait noté que le Secrétariat n'avait reçu aucun document spécifique ayant trait à la révision et il avait décidé que le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention pourrait entamer la révision au cours de cette session en identifiant les sections qui pourraient être obsolètes et que cette tâche devrait être poursuivie pendant l'intersession par un groupe de travail par correspondance.

4.11 Le Comité a rappelé que, tenant compte du fait qu'un certain nombre de dispositions ne correspondaient pas aux normes actuelles du secteur, le FAL 36 avait encouragé les Gouvernements contractants à soumettre des propositions visant à modifier la Convention et à 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 les Pratiques recommandées qui étaient mises en œuvre.

4.12 Le Comité a noté que le Secrétariat n'avait reçu aucun document relatif à une révision générale de la Convention.

## ***Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance***

4.13 Le Comité a examiné le rapport présenté par la France, en tant que coordonnateur du Groupe de travail par correspondance (document FAL 37/4/1). Ce rapport contenait des propositions préliminaires visant à actualiser l'Annexe à la Convention mais il fallait encore progresser sur certaines des tâches du mandat approuvé par le FAL 36.

4.14 Le Comité a noté que le Groupe de travail par correspondance n'avait pas été en mesure de se mettre d'accord sur toutes les questions abordées avant la date limite de soumission du rapport. Les amendements proposés avaient trait notamment à l'harmonisation de la Convention avec les spécifications du Cadre de normes SAFE de l'OMD et les dispositions du Code ISPS. D'autres portaient sur l'utilisation exclusive de moyens électroniques pour la communication de renseignements et sur les procédures à suivre pour l'arrivée et le départ des personnes, ainsi que sur les dispositions relatives aux passagers clandestins.

4.15 Le Groupe de travail par correspondance recommandait en outre de rendre à terme la Convention plus contraignante, ce qui impliquerait des amendements non seulement à l'Annexe de la Convention, à adopter au moyen de la procédure décrite à l'article VII de la Convention, mais aussi à la Convention proprement dite, à adopter au moyen de la procédure énoncée à l'article IX.

4.16 Le Comité a noté avec satisfaction le rapport du Groupe de travail par correspondance et les travaux considérables effectués sur la révision de la Convention, en particulier par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret.

4.17 Notant qu'avaient participé aux travaux du Groupe de travail par correspondance des représentants du Danemark, des États-Unis, de la France, du Royaume-Uni et de l'International Group of P&I Clubs, le Comité a décidé que comme cela représentait un nombre de membres limité et compte tenu de la quantité d'amendements proposés, toutes les propositions devraient être examinées plus avant au sein du Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention (le Groupe de travail).

4.18 Le Comité est convenu que les amendements à la Convention devraient permettre une transition progressive du système basé sur le papier à un système électronique de communication des renseignements, de façon qu'il y ait une période durant laquelle les deux systèmes coexisteraient et seraient acceptés l'un comme l'autre par les Gouvernements contractants.

4.19 Le Comité est convenu qu'il faudrait examiner soigneusement les références à d'autres instruments internationaux, par exemple le Code ISPS et le Cadre des normes SAFE de l'OMD et trouver un juste milieu entre l'incorporation de leurs dispositions dans l'Annexe et la référence aux instruments dont elles proviennent dans le manuel explicatif se rapportant à la Convention.

4.20 Des délégations se sont déclarées préoccupées par un certain nombre d'autres aspects du rapport du Groupe de travail par correspondance, notamment le changement d'accent s'agissant des passagers clandestins, des permissions à terre, les conflits éventuels avec la législation des États Parties à l'Accord de Schengen et l'emploi de l'expression "intérêt public" au lieu d'"ordre public". À l'issue d'un débat, le Comité a décidé de conserver l'expression "ordre public", l'interprétation de l'expression "intérêt public" étant trop large. Le Comité a décidé que le Groupe de travail devrait examiner chaque proposition en détail afin d'établir, à titre de référence ultérieure, ce qui était proposé, ce qu'il était prévu de réaliser et ce qui n'était pas réalisé au moyen des Normes et Pratiques recommandées actuelles.

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

4.21 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-deuxième session, il avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.13, intitulée "Simplification des formalités pour éviter les conditions qui compromettent la sécurité". Le Comité avait diffusé ces éléments d'orientation après avoir examiné les renseignements communiqués sur un certain nombre d'incidents, au cours

desquels les pouvoirs publics avaient, pour diverses raisons, refusé ou retardé le mouvement de matériaux, d'équipement, de combustible ou d'autre ravitaillement essentiel à l'exploitation des navires en toute sécurité. Le FAL 32 était convenu que les pouvoirs publics ne devaient pas empêcher sans raison valable la livraison de ravitaillement essentiel à un navire, sauf dans le cas de procédures judiciaires.

4.22 Le Comité a rappelé également que le FAL 32 avait reconnu qu'il faudrait peut-être que la Convention FAL contienne des dispositions spécifiques visant à faciliter le mouvement à bord d'un navire des matériaux, de l'équipement, des combustibles et du ravitaillement qui sont essentiels à la sécurité de son exploitation et que, par la circulaire FAL.6/Circ.13, les Gouvernements contractants étaient notamment invités à soumettre au Comité des propositions visant à modifier la Convention en ce sens.

4.23 Le Comité a décidé que le Groupe de travail devrait examiner la circulaire FAL.6/Circ.13 et toutes les autres circulaires FAL pertinentes existantes dans le cadre de ses travaux et lui a donné des instructions en ce sens.

4.24 Le Comité a rappelé qu'après avoir noté que la Convention FAL faisait actuellement l'objet d'une révision, le MSC 88 avait décidé de porter à l'attention du Comité les aspects que le Groupe de travail sur la sûreté maritime, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée, avait signalés comme devant être pris en considération lors de cette révision, à savoir :

- .1 développer les renseignements concernant l'impact des clandestins sur les questions relatives à la sécurité et, plus précisément, la capacité disponible des engins de sauvetage prévus à bord et le nombre total de personnes qu'ils peuvent recevoir;
- .2 revoir systématiquement l'emploi des termes "renvoyer" et "refouler";
- .3 examiner la question du déroutement du navire par rapport au voyage prévu; et
- .4 revoir systématiquement l'emploi des expressions "tentative d'embarquement clandestin" et "clandestin".

#### **Autorisation de descendre à terre et accès aux navires**

4.25 Le Comité a décidé d'examiner les documents FAL 37/8 (Secrétariat) et FAL 37/8/5 (République islamique d'Iran) au titre de ce point de l'ordre du jour, et non au titre du point 8, car ils pourraient impliquer des amendements à la Convention FAL. Le Comité a rappelé que la question de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux navires constituait de toute évidence un problème récurrent et que la Conférence SOLAS de 2002 avait inclus des dispositions relatives à la protection des droits fondamentaux des gens de mer dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS. Il était indiqué clairement dans le préambule du Code ISPS qu'aucune disposition de ce code ne devait être interprétée d'une manière incompatible avec les instruments internationaux existants qui protègent les droits et libertés des travailleurs maritimes et portuaires. Dans ce même préambule, l'attention des Gouvernements Contractants était également appelée sur le fait que lorsqu'ils approuvent les plans de sûreté des installations portuaires, ils devraient tenir compte du fait que les gens de mer ont besoin de sorties à terre et d'avoir accès aux services sociaux basés à terre, y compris à des soins médicaux.

4.26 Le Comité a rappelé que le MSC 87 avait diffusé en mai 2010 la circulaire MSC.1/Circ.1342, qui indiquait notamment :

"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 permissions 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 associations de protection sociale 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. Il est à noter en outre que le Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports recommande que tous les groupes d'intérêts collaborent activement pour prendre de telles dispositions et établir à l'avance de tels plans."

4.27 Le Comité a rappelé également qu'en septembre 2010, il avait diffusé la circulaire FAL.3/Circ.201, qui indiquait notamment que :

"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."

4.28 Lors de l'examen du document FAL 37/8 (Secrétariat), le Comité a noté que le LEG 98 avait examiné, au titre du point de son ordre du jour relatif au traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, le document LEG 98/6, dans lequel la République islamique d'Iran présentait des renseignements et des observations au sujet du traitement inéquitable des gens de mer en raison de leur nationalité ou de leur religion et citait un certain nombre de cas, dans lesquels l'autorisation de descendre à terre et l'accès aux services médicaux à terre avaient été refusés. À la suite d'un échange de vues, le LEG 98 avait prié le Secrétariat de renvoyer le document LEG 98/6 et les sections pertinentes de son rapport au Comité FAL, de façon que le Comité puisse les examiner au titre du point pertinent de son ordre du jour et prendre les mesures qu'il jugerait appropriées. Ainsi que le LEG 97 l'avait demandé, les secrétaires du MSC et du Comité FAL avaient procédé à des consultations internes et étaient convenus que les questions soulevées relevaient uniquement du domaine de compétence du Comité FAL, en vertu des dispositions pertinentes de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965.

4.29 Le Comité a examiné le document FAL 37/8/5, dans lequel la République islamique d'Iran fournissait des observations sur le document FAL 37/8 au sujet de la nécessité de modifier la norme correspondante de la Convention FAL (Norme 3.44), afin de réduire les traitements discriminatoires fondés sur la nationalité ou les croyances religieuses pour ce qui est de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès aux services médicaux à terre.

4.30 La plupart des délégations qui se sont exprimées ont estimé que les questions soulevées étaient très importantes et méritaient d'être examinées plus avant et elles se sont déclarées préoccupées par le refus injustifié d'accorder des permissions à terre et le refus de l'accès à des services médicaux. Le Comité a décidé de renvoyer les documents LEG 98/6 et FAL 37/8/5 au Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, pour examiner et en vue de modifier éventuellement la Convention FAL.

4.31 Lorsqu'il a débattu des questions de savoir s'il fallait modifier à la fois la Convention et l'Annexe (conformément aux articles IX et VII, respectivement) ou bien modifier l'Annexe uniquement, et s'il fallait rendre la Convention plus contraignante, le Comité a noté ce qui suit :

- .1 une révision approfondie dont le but serait de modifier le texte de la Convention devrait être demandée par un tiers au moins des Gouvernements contractants et pourrait être un processus laborieux;
- .2 des amendements pourraient être apportés à l'Annexe uniquement au moyen de la procédure d'acceptation tacite, conformément à l'article VII de la Convention et seraient donc plus faciles à adopter;
- .3 on pourrait rendre la Convention plus contraignante en incluant des dispositions plus rigoureuses dans l'Annexe;
- .4 toutefois, l'article VIII permettait aux Gouvernements contractants qui jugeaient impossible de se conformer à une norme de la Convention de notifier les différences avec la norme.

4.32 Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail de poursuivre la révision générale de l'Annexe à la Convention, en vue de l'adoption du texte révisé conformément à la procédure d'acceptation tacite.

4.33 Le Comité a décidé que le Groupe de travail ne devrait pas examiner d'amendements aux articles de la Convention pour le moment, mais il a invité les États Membres à soumettre des propositions au Comité lors de futures sessions sur la manière appropriée de modifier la Convention.

### ***Constitution du Groupe de travail***

4.34 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la révision générale et l'application de la Convention, sous la présidence du Vice-président du Comité, M. Broekema (Pays-Bas) et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 37/4/1, FAL 37/6 et FAL 37/8/5, de la circulaire FAL.6/Circ.13, des autres circulaires FAL pertinentes et du document FAL 36/WP.2, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en plénière :

- .1 étudier à nouveau et en détail les propositions présentées par le Groupe de travail par correspondance, examiner l'Annexe à la Convention FAL dans son ensemble et formuler des recommandations sur les amendements proposés, en les accompagnant d'arguments justifiant ces amendements;
- .2 identifier les tâches du mandat que n'avait pas encore examinées le Groupe de travail par correspondance constitué par le FAL 36 et voir si elles restent pertinentes (ou s'il faut que la plénière apporte d'éventuels éclaircissements);

- .3 examiner la proposition présentée par la République islamique d'Iran dans les documents FAL 37/8/5 et LEG 98/6, évaluer s'il est nécessaire d'élaborer des amendements et présenter les éventuels projets d'amendements;
- .4 examiner s'il est nécessaire de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur la révision générale de la Convention FAL et, dans l'affirmative, en informer le Comité selon qu'il convient et élaborer un projet de mandat, qui inclue les tâches pertinentes que le Groupe de travail par correspondance précédent n'avait pas fini d'effectuer; et
- .5 soumettre un rapport à la plénière le jeudi 8 septembre 2011.

### ***Examen du rapport du Groupe de travail***

4.35 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 37/WP.5, le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures décrites dans les paragraphes qui suivent.

4.36 Le Comité a souscrit à la proposition du Groupe concernant la présentation du projet de texte des amendements pendant le processus de révision approfondie de l'Annexe à la Convention, à savoir les notes de bas de page explicatives devraient être conservées, car elles indiquaient les raisons pour lesquelles les amendements étaient apportés.

4.37 Le Comité a noté que le Groupe avait longuement examiné la question de l'inclusion, dans la liste de l'équipage FAL et la liste des passagers FAL, des prescriptions en matière de visa, telles que proposées par le Groupe par correspondance intersessions, pour les normes 2.6.1, 2.7.3 et la Pratique recommandée 3.6. La question a fait l'objet d'un plus ample débat en séance plénière, les avis ayant été également partagés entre les Gouvernements contractants qui souhaitaient supprimer toute mention des prescriptions en matière de visa et ceux qui souhaitaient examiner la question plus avant. Le Comité a rappelé qu'il avait décidé que toute modification apportée à l'Annexe de la Convention demandait à être pleinement justifiée et que l'adjonction de prescriptions en matière de visa constituerait une modification. Le Comité a décidé qu'il ne serait pas opportun de conclure le débat à ce stade mais que la question devrait faire l'objet d'un plus ample examen au sein du nouveau Groupe de travail par correspondance dont la composition devrait être élargie. Les États Membres ont aussi été invités à soumettre des propositions à ce sujet au FAL 38.

4.38 Le Comité a noté également les échanges de vues au sein du Groupe au sujet de la Norme 3.44, au cours desquels la République islamique d'Iran avait fait savoir au Groupe qu'en l'absence de proposition concrète, elle avait l'intention de présenter un texte modifié de la Norme 3.44 au Comité à sa prochaine session.

4.39 Lors de la révision approfondie, le Groupe a recensé dans l'Annexe à la Convention les dispositions et expressions qu'il vaudrait mieux traiter dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention. Le Comité a souscrit au point de vue du Groupe selon lequel il faudrait actualiser à nouveau le Manuel explicatif et est convenu de recenser les dispositions en question dans le cadre des travaux futurs sur la révision approfondie.

4.40 Le Comité a décidé que les propositions visant à modifier les articles de la Convention devraient lui être soumises par écrit. Le Comité est également convenu que des travaux importants étaient nécessaires avant de pouvoir achever la révision approfondie de l'Annexe à la Convention et il a convoqué le Groupe de travail par correspondance sur la

révision approfondie de l'Annexe de la Convention sous la houlette de la France\*, en lui confiant le mandat indiqué au paragraphe 4.41.

*Mandat du Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de l'Annexe de la Convention*

4.41 Le Comité a approuvé le mandat ci-après du Groupe de travail par correspondance intersessions sur la révision approfondie de l'Annexe de la Convention, dont les travaux seraient coordonnés par la France\* :

- .1 faire avancer la révision générale de l'Annexe de la Convention FAL;
- .2 déterminer les possibilités d'harmoniser les dispositions de l'Annexe 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 et qui sont indiquées dans le document FAL 36/4;
- .4 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;
- .5 déterminer, dans les Normes et Pratiques recommandées actuelles, les dispositions qui sont périmées, en tenant compte des prescriptions d'autres conventions internationales qui ont été incluses, par exemple dans la partie C du chapitre 5, la Norme 7.4 et la Pratique recommandée 6.2;
- .6 étudier s'il est nécessaire d'élaborer de nouvelles définitions concernant notamment le "déclarant" ou "l'emportage des conteneurs", compte tenu de la terminologie utilisée actuellement par le secteur au niveau mondial;
- .7 déterminer les modifications à apporter aux formulaires FAL pour tenir compte des modifications qu'il est proposé d'apporter aux Normes 2.6.1 (Liste de l'équipage) et 2.7.3 (Liste des passagers);
- .8 examiner les autres questions en suspens mises en évidence par le MSC 88 à savoir :
  - .1 développer les renseignements concernant l'impact qu'ont les clandestins sur les questions relatives à la sécurité et, plus précisément, la capacité disponible des engins de sauvetage prévus à bord et le nombre total de personnes qu'ils peuvent recevoir;

\*

**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](mailto:fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr)

- .2 revoir systématiquement l'emploi des termes "renvoyer" et "refouler";
- .9 examiner la circulaire FAL.6/Circ.13, intitulée "Simplification des formalités pour éviter les conditions qui compromettent la sécurité";
- .10 tenir compte des dispositions du Manuel explicatif dont il a été établi qu'elles devaient être modifiées, comme indiqué au paragraphe 6 du document FAL 37/WP.5 et, au cours de la révision de l'Annexe à la Convention, identifier les autres éléments d'orientation qu'il faudrait inclure dans le Manuel explicatif;
- .11 examiner la question de savoir si le personnel de sûreté armé sous contrat privé devrait être considéré en tant que personnel surnuméraire, plutôt qu'en tant que membres d'équipage ou passagers comme le prévoit la Convention FAL, ainsi que la nécessité d'une harmonisation avec d'autres instruments internationaux (FAL 37/WP.7, paragraphe 4.8); et
- .12 soumettre son rapport à la prochaine session du Comité en donnant la liste des États et des organisations dotées du statut consultatif qui ont participé aux travaux du Groupe par correspondance et en indiquant, dans le texte révisé de l'Annexe de la Convention, l'auteur de toute proposition d'amendements.

## **5 POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE POUR FACILITER LE TRAFIC MARITIME**

### **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'à sa trente-sixième session, il avait approuvé un projet de répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL 36/WP.3, annexe 1), en vue de son approbation définitive à sa trente-septième session; et il avait approuvé le projet de directives sur la mise en œuvre du message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté aux fonctionnaires dûment autorisés (FAL 36/WP.3, annexe 2), établi en réponse à la circulaire MSC/Circ.1130 intitulée "Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port" et il avait chargé le Secrétariat de transmettre le projet de message EDI et son projet de formulaire de déclaration connexe, établi par le Groupe de travail par correspondance pour donner suite à une demande du MSC 86 (MSC 86/26, paragraphe 4.2.3), au MSC 88 pour qu'il examine plus avant les questions liées à la sûreté.

5.2 Le Comité a rappelé également qu'à sa trente-sixième session, il avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et il l'avait chargé, sous réserve des décisions du MSC 88 mais sans attendre les décisions de ce Comité, d'actualiser, si nécessaire, le projet de répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique ainsi que les Directives sur la mise en œuvre du message permettant de transmettre les renseignements liés à la sûreté.

5.3 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 88 avait examiné le projet de directives sur la mise en œuvre du message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté aux fonctionnaires dûment autorisés ainsi que son formulaire de déclaration des renseignements liés à la sûreté (MSC 88/4/4, annexes 1 et 2 respectivement) et noté qu'il y avait plusieurs incohérences manifestes entre la numérotation et la terminologie utilisées dans les éléments d'information du projet de message EDI et les prescriptions correspondantes de la circulaire MSC.1/Circ.1305, laquelle avait remplacé la circulaire MSC/Circ.1130, pour y inclure le numéro OMI d'identification de la compagnie. Aussi, le MSC 88 avait-il chargé le Comité de réviser le formulaire de déclaration des renseignements liés à la sûreté afin de l'aligner sur la numérotation et la terminologie utilisées dans la circulaire MSC.1/Circ.1305 et décidé qu'il devrait être incorporé ultérieurement dans une version mise à jour de la circulaire MSC.1/Circ.1305. Le MSC 88 a également entériné, dans le cadre des travaux en cours, un projet de circulaire contenant le guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés sur les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port (MSC 88/WP.6, annexe 2) et a recommandé que cette circulaire soit approuvée une fois que le Comité FAL aurait mis au point la version définitive du message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté.

5.4 Le Comité a noté que le Secrétariat, conformément à la demande du MSC 88, avait transmis les résultats des travaux du MSC 88 au coordonnateur du Groupe de travail par correspondance sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires afin de mettre à jour le projet de directives sur la mise en œuvre du message EDI pour la transmission des renseignements liés à la sûreté aux fonctionnaires dûment autorisés et de confirmer les modifications qu'il était nécessaire d'apporter avec des représentants de l'OMD et du CEFAC-ONU.

#### *Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance*

5.5 Le Comité a noté avec satisfaction le rapport du Groupe de travail par correspondance et a remercié le Groupe et, en particulier, son coordonnateur, M. Roger K. Butturini (États-Unis), pour le travail considérable accompli en vue de réviser le Répertoire.

5.6 En examinant le rapport du Groupe de travail par correspondance, le Comité a constaté de très légères différences entre le contenu de la circulaire MSC.1/Circ.1305 et la Déclaration des renseignements liés à la sûreté qui figurait à l'annexe du document FAL 37/5. Le Comité a décidé que le Groupe de travail devrait examiner cette question pour s'assurer que les renseignements figurant dans la déclaration en question concordent avec les renseignements approuvés par le MSC.

5.7 Le Comité a examiné la possibilité d'inclure d'autres renseignements relatifs à la sûreté dans la Déclaration des renseignements liés à la sûreté, y compris des orientations sur la nécessité de préparer un message EDIFACT concernant le personnel de sûreté armé sous contrat privé ou le nombre de voyages, mais il a estimé que cela n'était pas opportun à moins que le MSC ne le demande expressément. Le Comité a décidé que le Groupe de travail devrait s'attacher à achever le répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique mais pourrait demander au MSC de lui fournir des indications supplémentaires sur les nouveaux renseignements à ajouter dans la Déclaration des renseignements liés à la sûreté.

5.8 Le Comité a noté que l'OMD avait indiqué qu'elle avait inclus tous les éléments de données prescrits par le projet de texte révisé du Répertoire dans la version 3.2 de son modèle de données. Cette version serait diffusée vers la fin du mois d'octobre 2011. Des

demandes de mise à jour des données avaient été soumises au Conseil de l'EDIFACT en vue de modifier les listes de codes. Le message EDIFACT à utiliser dans un environnement de guichet unique, appelé message GOVCBR, serait actualisé à une date ultérieure.

5.9 Le Comité a souscrit à la recommandation formulée par le Groupe de travail par correspondance, à savoir que le Secrétariat demande son inscription sur la liste de diffusion du Groupe chargé des questions douanières (TBG4) du CEFACT-ONU et informe les Gouvernements contractants des mesures ayant une incidence sur les messages EDI recommandés par le FAL au moyen d'un document ou d'un rapport qui serait diffusé pendant l'intersession. Le Comité a noté que cette nouvelle tâche ne devrait pas avoir d'incidences budgétaires majeures et devrait pouvoir être accomplie dans les limites des ressources actuelles du Secrétariat.

### **Recours au concept du guichet unique**

5.10 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.

5.11 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième session, 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.

5.12 Le Comité a rappelé aussi qu'à sa trente-cinquième session, il avait reconnu que les travaux de l'Organisation ne devraient pas faire double emploi avec ceux déjà réalisés par d'autres organisations comme le CEFACT-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, il avait invité la République de Corée à continuer de le tenir informé des mises à jour et des faits nouveaux pertinents dans ce domaine.

5.13 Le Comité a rappelé en outre 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, chargé de poursuivre les travaux sur l'élaboration des directives pendant l'intersession.

5.14 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-sixième session, il avait noté les travaux accomplis par le Groupe de travail par correspondance au sujet de l'élaboration de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes (FAL 36/5/1) et il était convenu que son rapport 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. Par conséquent, le Comité avait convoqué de nouveau le Groupe de travail par correspondance, sous la houlette du Brésil, et l'avait chargé de mettre à jour et

---

finaliser, en vue de son approbation à la présente session, le projet de directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes, en prenant en considération les observations formulées par le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et, en particulier, les documents de référence présentés au FAL 36.

*Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance*

5.15 Le Comité a noté avec satisfaction le rapport du Groupe de travail par correspondance, publié sous la cote FAL 37/5/1, et a remercié le Groupe et, en particulier, son coordonnateur, M. L. Resano (Brésil), du travail considérable accompli en vue de l'élaboration des directives pour la mise en place d'un système de guichet unique.

5.16 Le Comité a noté que dans le document FAL 37/5/2, la République de Corée présentait une approche technique pour la mise en œuvre d'un système de guichet unique dans les transports maritimes. Cette méthode s'appuyait sur le recours à une architecture orientée services (SOA) et décrivait les étapes nécessaires de la conception et la mise en œuvre d'un système de guichet unique dans les transports maritimes (à savoir : plan, analyse, conception, mise en place, essai et mise en service).

5.17 Le Comité a noté que dans le document FAL 37/5/4, le Japon décrivait la mise au point du système japonais de guichet unique. Ce système permettait aux utilisateurs tels que les agents maritimes et les transitaires, etc., de transmettre d'un seul coup les demandes d'accomplissement des formalités portuaires à tous les services gouvernementaux en même temps.

5.18 Dans le document FAL 37/INF.2, Israël communiquait des renseignements sur une étude de cas effectuée par la société "Israel Ports Development and Asset Company" décrivant le fonctionnement d'un système intégré de gestion des listes de l'équipage, lequel permettait de surveiller électroniquement l'entrée des marins dans le pays.

5.19 Le Comité a noté également que le document FAL 37/INF.3 (Norvège) contenait des renseignements sur la mise en place d'un système de guichet unique en Norvège par le biais d'un système informatique de surveillance du trafic maritime appelé "SafeSeaNet-Norway". Ce système s'appuyait sur les travaux de l'Union européenne visant à favoriser les comptes rendus électroniques de navires et sur le système européen SafeSeaNet et il avait été étendu pour satisfaire aux prescriptions en matière de comptes rendus obligatoires de navires de plusieurs organismes gouvernementaux en Norvège.

5.20 Le Comité a pris note des renseignements fournis par la CE au sujet de la Directive 2010/65/EU sur les Formalités de notification pour les navires qui arrivent dans des ports de l'Union européenne ou qui les quittent. Le but de cette directive est que les renseignements ne soient soumis qu'une seule fois. À cette fin, les États Membres de l'Union européenne sont tenus de mettre en place des services pour un guichet unique électronique au plus tard le 1er juin 2015. Après cette date, aucune notification, y compris les formulaires FAL, ne serait acceptée sur papier.

Sur la base de cette directive, quand le guichet unique serait en place, les États Membres de l'Union européenne devront s'assurer que les renseignements reçus sont échangés entre les autorités compétentes d'un État Membre et entre les États Membres par le biais du système SafeSeaNet. Les autorités nationales ne devraient pas demander de renseignements qui ont déjà été soumis.

Un Groupe d'experts a été créé en vue de coordonner la mise en œuvre des systèmes nationaux de guichet unique et la mise en œuvre technique devrait en principe commencer au plus tard en 2014 dans les États Membres qui n'ont pas de service de guichet unique en place. Par ailleurs, les États Membres de l'Union européenne qui possèdent déjà de tels systèmes devront prendre les mesures nécessaires pour en assurer la compatibilité avec le SafeSeaNet en vue de l'harmonisation du retour d'expérience des utilisateurs.

5.21 Compte tenu des systèmes nationaux de guichet unique décrits en détail dans les documents FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 et FAL 37/INF.3 ainsi que des interventions orales d'autres États Membres, le Comité a prié instamment les Gouvernements contractants de faire part au FAL 38 de l'expérience qu'ils auraient acquise au niveau national.

5.22 À l'issue d'un autre 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.

### **Constitution du groupe de travail**

5.23 Le Comité a reconvoqué 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 37/5, FAL 37/5/1, FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 et FAL 37/INF.3 ainsi que des points de vue exprimés et des décisions prises en séance plénière :

- .1 élaborer un projet de circulaire FAL intitulée "Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique" en se fondant sur le document FAL 37/5, afin que le Comité l'approuve;
- .2 élaborer le projet de texte définitif de la déclaration des renseignements liés à la sûreté en se fondant sur le document FAL 37/5, afin que le Comité l'approuve et le transmette au MSC 90;
- .3 élaborer un projet de circulaire FAL sur les Directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes en se fondant sur le document FAL 37/5/1 et en tenant compte des documents FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 et FAL 37/INF.3, afin que le Comité l'approuve;
- .4 en tenant compte des renseignements présentés dans les documents FAL 37/5/3 et FAL 37/5/3/Add.1 et des documents FAL 36/7, FAL 37/7/1 et FAL 37/7/2, définir la marche à suivre pour mettre en place un système permettant d'accéder en ligne aux certificats et documents ou bien un système permettant de le faire à bord du navire, décider s'il est nécessaire de constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et, si tel est le cas, en informer le Comité et élaborer un projet de mandat pour ce groupe; et
- .5 faire rapport en séance plénière le jeudi 8 septembre 2011.

---

*Examen du rapport du Groupe de travail*

5.24 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 37/WP.6 et FAL 37/WP.6/Add.1), 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.

5.25 Le Comité a entériné la version actualisée du projet de déclaration des renseignements liés à la sûreté, qui figure à l'annexe 2 du document FAL 37/WP.6/Add.1, et a prié le Secrétariat de la communiquer au MSC 90.

**Répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique**

5.26 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.35 concernant le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

**Directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes**

5.27 Le Comité a approuvé circulaire FAL.5/Circ.36 concernant les Directives pour la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes.

5.28 Le Comité a invité les États Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif de continuer à faire part au Comité de leur expérience au sujet du guichet unique et, en particulier, de l'utilisation des Directives.

**6 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES***Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : personnel de bord*

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

*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 36, le Secrétariat avait publié les circulaires FAL.2/Circ.120 et FAL.2/Circ.122, qui sont des rapports indiquant les renseignements fournis à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin entre août et décembre 2010, et entre janvier et avril 2011, respectivement. Les statistiques annuelles pour 2010 figurent dans la circulaire FAL.2/Circ.121.

6.3 D'après ces rapports, 494 cas d'embarquement clandestin ont été signalés à l'Organisation en 2008, 314 en 2009, 253 en 2010 et 47 entre janvier et août 2011. 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, 721 passagers clandestins en 2010 et 147 entre janvier et août 2011.

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, cinq États Membres et un Membre associé en 2010 et cinq États Membres en 2011.

### Cas d'embarquement clandestin et passagers clandestins

Année	2008	2009	2010	2011
Cas d'embarquement clandestin	494	314	253	47
Passagers clandestins	2 052	1 070	721	147

### Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2008	2009	2010	2011
États Membres	9	8	5	6
Membres associés	1	1	1	0
ONG	1	1	0	0

6.5 Le Comité a noté que le nombre de rapports reçus par l'Organisation au 15 août s'élevait au total à 4 173, qui mettaient en cause 13 346 passagers clandestins.

6.6 Le Comité a noté que la nécessité de soumettre des rapports avait été plusieurs fois rappelée, que la situation n'était à l'évidence pas satisfaisante et que le faible nombre de rapports soumis ne permettait pas de garantir l'objectivité des données statistiques.

6.7 Le Comité a rappelé en outre que, dans un nombre élevé de cas, les rapports soumis continuaient d'être incomplets, ce qui empêchait d'analyser les renseignements et de tirer des conclusions.

6.8 En examinant le document FAL 37/WP.4 (Secrétariat), le Comité a noté que le paragraphe 4 du dispositif de la résolution A.1029(26) sur le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) priait instamment les États Membres de se servir autant que faire se pouvait des moyens de notification offerts par le GISIS pour communiquer les données non obligatoires et pour favoriser une collecte intensifiée et uniforme des données fournies à titre facultatif. Le Comité a noté la proposition visant à établir un nouveau module permettant de recueillir et d'afficher :

- .1 les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, dont il est question dans la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2;
- .2 les rapports sur les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, dont il est question dans la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1;
- .3 les renseignements sur les adresses des bureaux des autorités nationales désignées et des organisations internationales à contacter en matière de simplification des formalités (la dernière circulaire en date est la circulaire FAL.5/Circ.33);
- .4 les renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange de renseignements par voie électronique (la dernière circulaire en date est la circulaire FAL.5/Circ.34);

- 
- .5 les différences entre les pratiques des États et les Normes correspondantes, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, dont il est question dans la circulaire FAL.3/Circ.187;
  - .6 les notifications reçues des Gouvernements Membres lorsque leurs formalités, les documents qu'ils exigent et leurs procédures sont en accord avec les Pratiques recommandées, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, dont il est question dans la circulaire FAL.3/Circ.187; et
  - .7 les renseignements sur l'expérience acquise dans l'application des dispositions de la Convention ou des Directives et les mesures prises et les obstacles rencontrés dans leur application, dont il est question dans la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2.

6.9 Le Comité a approuvé la proposition concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, sous réserve que les États Membres et les organisations bénéficiant du statut consultatif conservent aussi le droit de soumettre de tels renseignements sur papier.

6.10 Le Comité a jugé prématuré d'approuver l'élaboration de modules GISIS qui porteraient sur d'autres questions et, en particulier, les alinéas .4, .5, .6 et .7 ci-dessus et a suggéré que la question soit examinée plus avant au FAL 38. Certains États Membres ont jugé préoccupant le fait qu'il ne soit pas clair si les renseignements soumis par voie électronique remplaceraient l'obligation de faire une notification à l'OMI sur papier.

6.11 Le Comité a rappelé qu'au FAL 36, les P&I Clubs avaient présenté une analyse des données concernant les demandes d'indemnisation que l'International Group of P&I Clubs avait recueillies au sujet des cas d'embarquement clandestin entre le 20 février 2007 et le 20 février 2008 (document FAL 36/6). Le FAL 36 avait noté qu'il y avait une énorme différence entre les statistiques officielles publiées par l'Organisation au sujet des cas d'embarquement clandestin, qui étaient essentiellement signalés par les États du pavillon et les États du port, et celles des P&I Clubs et il a indiqué que les statistiques publiées par l'Organisation à la lumière des rapports reçus semblaient sous-estimer l'ampleur du problème. Certains représentants présents au FAL 36 avaient suggéré que des renseignements soient obtenus régulièrement de la part des P&I clubs pour améliorer les statistiques communiquées à l'Organisation mais les P&I Clubs avaient signalé qu'il était complexe et onéreux de compiler de telles statistiques, qui résultaient d'une inspection manuelle des demandes d'indemnisation nées des accidents, et avaient estimé que des statistiques trimestrielles seraient trop complexes à produire à partir de ces sources.

6.12 Examinant s'il devrait ou non demander expressément aux P&I Clubs de fournir des renseignements détaillés au sujet des cas d'embarquement clandestin, le Comité a noté que la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 invitait tous les Gouvernements Membres et organisations internationales bénéficiant du statut consultatif à fournir des renseignements au sujet des cas d'embarquement clandestin. Certaines délégations, de ce fait, n'étaient pas en faveur d'adresser une demande expresse aux P&I Clubs mais le Comité a invité les P&I Clubs à consulter leurs membres pour voir si de tels renseignements pourraient être fournis régulièrement.

**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))**

6.13 Le Comité a rappelé que, en vertu 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", le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité FAL étaient autorisés à élaborer et à adopter conjointement tous les amendements qu'ils pourraient juger nécessaire d'apporter aux Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin par suite de l'adoption du nouveau chapitre 4 (Passagers clandestins) de l'Annexe de la Convention FAL, qui était entré en vigueur le 1er mai 2003.

6.14 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 36 avait élaboré et approuvé les Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure à l'annexe 6 du document FAL 36/17, ainsi qu'une résolution connexe dont le texte est reproduit à l'annexe 1 du document FAL 37/6, et avait invité le MSC 88 à les examiner de son point de vue, pour qu'elles soient adoptées en tant que résolution MSC et pour que le FAL 37 les adopte ensuite en tant que résolution FAL.

6.15 Le Comité a noté que le MSC 88 avait examiné le projet de directives et le projet de résolutions connexe et, après avoir noté que le FAL 36 avait pris grand soin d'aligner le texte des Directives révisées sur celui de la Convention FAL, il avait décidé de suivre le même principe en révisant le texte pour étoffer et compléter les dispositions existantes en y insérant les mesures préventives énoncées au chapitre 4 de la Convention FAL et celles qui figuraient au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS. En conséquence, le MSC 88 avait établi le texte d'une nouvelle résolution MSC connexe accompagnant les Directives et apporté au projet de directives proprement dit un certain nombre de modifications connexes décrites au paragraphe 4 du document.

6.16 Le Comité a examiné les Directives révisées approuvées par le MSC 88 qui faisaient l'objet de l'annexe 2 du document FAL 37/6 en vue de les adopter à la présente session. Une délégation a estimé qu'il y avait des divergences entre le contenu des Directives et celui du chapitre 4 de la Convention. Toutefois, comme il était nécessaire d'approuver d'urgence les Directives et que l'Annexe de la Convention était en train d'être révisée, le Comité a décidé de ne pas apporter de modifications aux Directives à ce stade. Le Comité a noté qu'il faudrait revoir les directives approuvées lorsque les amendements à l'Annexe de la Convention auraient été approuvés.

6.17 Le Comité a examiné la résolution FAL connexe, dont le texte figure à l'annexe 1 du document FAL 37/6, et décidé de la renvoyer au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international pour qu'il procède à un dernier examen, aux fins d'adoption ultérieure par le Comité.

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

6.18 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait invité le Secrétaire général à établir au sein du Secrétariat un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin à titre expérimental. Le FAL 35 et le FAL 36 avaient noté 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. Le FAL 36 avait décidé qu'il y avait lieu de poursuivre l'expérimentation et il

était convenu de maintenir le point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, de faire rapport au FAL 37 sur l'expérience acquise et de passer en revue, à la même session, ce retour d'expérience avant de prendre d'autres mesures.

6.19 Le Comité a noté le faible degré d'activité du Point de contact dont lui avait fait part le Secrétariat. Le Comité a prié le Secrétariat de soumettre des renseignements plus détaillés au FAL 38 au sujet du nombre de fois où le Point de contact avait été sollicité et des mesures qui avaient été prises afin que le Comité puisse décider en connaissance de cause de mettre fin à l'essai concernant le point de contact pour les cas d'embarquement clandestin. Dans l'intervalle, le Comité a décidé de poursuivre l'essai jusqu'au FAL 38.

6.20 Ayant noté que l'aggravation du problème des passagers clandestins était dû, en grande partie, au fait que les États Membres n'appliquaient pas correctement les mesures de sûreté physiques et de contrôle de l'accès à bord des navires et dans les installations portuaires, le Comité a rappelé qu'ils étaient tenus d'appliquer pleinement les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et, en particulier, l'obligation pour les États du pavillon d'évaluer en permanence toutes les menaces à l'encontre des navires autorisés à battre leur pavillon, de définir le niveau de sûreté qui s'impose et de s'assurer que les navires satisfont pleinement aux procédures de sûreté adaptées aux niveaux de sûreté décrits dans le plan de sûreté du navire.

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

#### *Incidents concernant des migrants illégaux*

6.21 Le Comité a noté que, depuis le FAL 36, le Secrétariat avait diffusé la circulaire MSC.3/Circ.19, dans laquelle figuraient des renseignements sur les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants illégaux par mer 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, 381 incidents en 2009 et 86 incidents en 2010.

6.22 S'agissant du nombre de migrants illégaux, les cas signalés à l'Organisation concernaient 1 266 personnes en 2008, 8 747 personnes en 2009 et 2 376 personnes en 2010. Entre le 1er janvier et le 15 août 2011, l'Organisation a reçu 25 rapports faisant état de migrants illégaux transportés par mer, qui concernaient 4 396 personnes.

6.23 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 15 août 2011 s'élevait à 1 800 et concernait 78 899 migrants illégaux.

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

6.24 Le Comité a rappelé que le FAL 36 était 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'avérait par la suite qu'il s'agissait du transport/du trafic de migrants ou de demandeurs d'asile sans papiers, qui se trouvent souvent à bord de petites embarcations 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. Le FAL 36 était 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, n'étaient pas axés sur le cœur 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. Le Comité avait invité les 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, en particulier dans le cadre de la révision de la Convention.

6.25 Le Comité a rappelé que le FSI 19 était convenu d'attendre les résultats des travaux du COMSAR 15 et du FAL 37 avant d'examiner plus avant les mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer et avait décidé de reporter à 2012 l'échéance des travaux.

6.26 Le Comité a rappelé en outre que, pour conclure, le COMSAR 15 avait invité le MSC 89 à reporter à 2012 l'échéance des travaux sur ce sujet et décidé que les parties concernées se réuniraient de nouveau dès que possible pour faire le point sur la situation et envisager éventuellement d'élargir le Groupe à d'autres parties intéressées compte tenu de l'élaboration d'un projet d'accord régional en tant que "projet pilote" qui, s'il se révélait concluant, pourrait être étendu à d'autres régions du monde faisant face à la même situation ou à une situation analogue.

6.27 Le Comité a rappelé aussi que le MSC 89 avait décidé de reporter à 2012 l'échéance des travaux. Il a noté par ailleurs le document MSC 89/INF.23, dans lequel le Secrétariat communiquait des renseignements sur les progrès accomplis dans l'élaboration d'un projet d'accord régional sur des procédures concertées ayant trait au débarquement des personnes secourues en mer.

6.28 Le Comité a noté également que, s'agissant de la coopération interorganisations au sein des Nations Unies, si aucune réunion officielle interorganisations n'avait eu lieu depuis le FAL 36, 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 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.

6.29 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 impliqués dans des 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.

6.30 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.

6.31 Le Comité a noté les progrès réalisés dans l'élaboration d'un projet d'accord régional sur des procédures concertées ayant trait au débarquement des personnes secourues en mer, conformément au mandat d'un groupe consultatif, élaboré par le Secrétariat en coopération avec les parties intéressées, lequel devait inclure l'Espagne, l'Italie et Malte, et qui était prêt à faire avancer le processus avec diligence.

6.32 Le Comité a noté que le Groupe consultatif avait tenu trois réunions : la première en juillet 2010, la deuxième en avril 2011 et la troisième en juin 2011. Lors de sa troisième réunion, il avait élaboré plus avant le mandat annexé au document FAL 37/6/1 et examiné un projet d'accord régional sur des procédures concertées ayant trait au débarquement des personnes secourues en mer. Il y avait en outre été décidé, notamment, que le Groupe consultatif serait élargi et que à titre de première étape de ce processus d'élargissement, tous les pays méditerranéens seraient invités à la prochaine réunion régionale; cette réunion aurait lieu immédiatement après l'événement qui serait organisé en marge de la Journée mondiale de la mer à Rome (Italie) le 12 octobre 2011. Le lieu de cet événement serait annoncé par l'Italie en temps voulu. Le Groupe consultatif a informé le Secrétariat qu'il entendait élaborer l'accord régional sous la forme d'un mémorandum d'accord. La lettre circulaire No 3203, du 18 août 2011, contenait une invitation à se faire représenter à la réunion et le Comité a noté que les formulaires d'inscription, dûment remplis, devraient être envoyés par télécopieur ou courriel au plus tard le mercredi 5 octobre 2011.

6.33 Le Comité a pris note de l'intervention de la délégation italienne qui donnait acte de la mission de bons offices du Secrétaire général auprès des États Membres concernés, laquelle avait permis d'accomplir des progrès dans l'élaboration d'un projet de mémorandum d'accord régional sur les mesures et méthodes communes à appliquer en ce qui concerne le débarquement des personnes secourues en mer. La délégation italienne a fait savoir qu'elle était résolument déterminée à faire avancer le processus en accueillant la réunion de Rome qui devait se tenir le 12 octobre 2011 au "Palazzo Colonna".

6.34 La délégation espagnole a exprimé sa reconnaissance au Secrétaire général pour le travail accompli au cours de ce processus, lequel avait été déterminant pour la réussite du projet. Ce mémorandum d'accord serait un instrument très utile pour traiter les différents aspects du débarquement des personnes secourues en mer, ainsi que pour les États du port, les États côtiers et les membres de l'équipage des navires qui ont secouru des personnes en mer.

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

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

7.1 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-sixième session, il avait révisé et actualisé la circulaire FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151 et l'avait renvoyée au MSC 88 pour que ce dernier l'examine plus avant et la révise avant de la renvoyer au MEPC 62 aux fins d'examen et qu'il s'était demandé s'il était toujours approprié que le Comité FAL prenne l'initiative des révisions de la circulaire.

7.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 36 avait estimé qu'il pourrait bien être plus efficace que ce soit le MSC et, plus précisément un de ses sous-comités, tel que le Sous-comité FSI, qui prenne l'initiative des révisions du document à l'avenir. Le FAL 36 avait donc chargé le Secrétariat de porter ce point de vue à l'attention du MSC et avait invité ce Comité à examiner s'il serait disposé à maintenir la circulaire à l'étude de cette façon.

7.3 Le Comité a noté que le MSC 88 avait approuvé la proposition d'amendements au projet de liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, sous réserve d'un plus ample examen de la part du MEPC 62 et qu'il avait également souscrit à la proposition du FAL 36 et décidé, sous réserve d'une décision concordante du MEPC 62, que le MSC devrait prendre l'initiative des révisions de la liste à l'avenir et ce, de manière régulière.

7.4 Le Comité a noté également que le MEPC 62 avait souscrit aux dispositions prises par le MSC 88 au sujet de l'approbation de la proposition d'amendements au projet de liste révisée des certificats et documents devant se trouver à bord des navires mais que, faute de temps, il avait décidé de reporter l'examen de la proposition tendant à ce que le MSC prenne l'initiative des révisions de la liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires à l'avenir et ce, de manière régulière.

7.5 Le Comité a noté que la nouvelle liste serait diffusée sous couvert des circulaires FAL, MSC et MEPC appropriées.

7.6 À la lumière des décisions prises par le FAL 36 ainsi que par le MSC 88 et le MEPC 62, le Comité a décidé de supprimer de l'ordre du jour le point subsidiaire concernant la liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires.

#### **Mise en application des formulaires FAL 1 à 7 de l'OMI**

7.7 Le Comité a noté qu'aucun document ne lui avait été soumis pour examen au titre du présent point subsidiaire. Étant donné qu'aucun document ne lui avait été soumis à ses dernières sessions et que les formulaires FAL de l'OMI étaient déjà incorporés dans la Convention FAL, le Comité a décidé de supprimer le présent point subsidiaire de l'ordre du jour.

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

7.8 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième session, à l'issue d'un échange de vues, il avait réaffirmé le point de vue selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires restait un objectif à long terme. Il était d'autant plus important d'identifier les certificats et documents en question 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.

7.9 Le Comité a rappelé également qu'à sa trente-cinquième session, il 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, qu'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. Pour sa part, le Comité n'avait pas besoin de mettre au point un tel système dans le but de faciliter le trafic et les voyages maritimes, étant donné que les dispositions actuelles de la Convention, et celles du Répertoire, reconnaissent et régissent la communication des renseignements requis par des moyens électroniques. Le FAL 35 avait décidé d'indiquer au MSC, au MEPC et au LEG que la création d'un système en ligne était possible d'un point de vue technique et qu'il fallait examiner la question du point de vue des certificats et documents énumérés dans l'annexe du document FAL 34/9. 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.

7.10 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-sixième session, il avait approuvé dans son ensemble le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 36/7) et l'avait renvoyé au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires. Le FAL 36 avait réaffirmé le point de vue selon lequel l'accès en ligne aux certificats et documents était un élément indispensable si l'on voulait accomplir plus efficacement les formalités concernant les navires et avait reconnu les avantages que présentait l'utilisation d'une telle méthode. Les aspects juridiques devraient être examinés, ce qui serait mis en évidence dans les réponses des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port concernant les certificats en ligne. Lorsqu'il avait été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 36/WP.3), le Comité avait examiné la question et avait demandé au Secrétariat de transmettre le questionnaire sur l'accès en ligne aux certificats et documents au MSC et au MEPC pour qu'ils l'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.

7.11 Le Comité a rappelé que le MSC 88 avait examiné le questionnaire que lui avait transmis le FAL 36 et avait demandé que le questionnaire élaboré par le FAL 36 soit diffusé sous forme d'une circulaire FAL (FAL.3/Circ.203), sous réserve de l'accord des Présidents du MEPC et du Comité FAL, afin que le FAL 37 puisse recevoir suffisamment d'information en retour pour poursuivre l'examen de la question.

7.12 Le Comité a noté que la circulaire FAL.3/Circ.203 avait été diffusée le 12 janvier 2011 et que les Gouvernements Membres y étaient invités à porter le questionnaire à l'attention de toutes les parties intéressées, y compris les autorités chargées du contrôle par l'État du port, les pouvoirs publics, les capitaines de navires, les agents maritimes et les exploitants de navires. Le Secrétariat avait reçu des réponses de onze États Membres et d'un Membre associé.

7.13 Le Comité a pris note des principales conclusions ci-après de l'analyse des réponses au questionnaire :

- .1 les réponses étaient affirmatives en ce qui concerne la poursuite du projet, indiquaient que ce projet serait utile pour la clairance;
- .2 les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port auraient besoin de directives ou d'instructions sur l'utilisation des versions électroniques des certificats des navires et des signatures électroniques;
- .3 le projet nécessiterait cinq ou sept ans;
- .4 les États-Unis accepteraient les certificats électroniques pour les certificats réglementaires mais non pour les livres de bord réglementaires qui exigent l'attestation du respect des dispositions par l'équipage du navire;
- .5 la plupart des États Membres autoriseraient leurs organismes reconnus à introduire des renseignements dans la base de données; et
- .6 la plupart des États Membres estimaient que l'accès à la base de données devrait être restreint sans pouvoir se mettre d'accord sur qui, des États Membres ou de l'OMI, devrait gérer le système en ligne; il était cependant clair qu'ils ne voulaient pas de tierce partie commerciale.

7.14 La République de Corée a présenté en séance le document FAL 37/7/1, relatif à l'étude d'une structure type d'autorité agréée chargée des documents électroniques, dont la création avait été proposée pour permettre de réduire le recours aux documents imprimés et d'utiliser les données utiles sans limite de temps ni d'espace grâce au stockage des données dans un répertoire électronique. Dans ce document, la République de Corée proposait une structure type d'autorité agréée chargée des documents électroniques qui serait appropriée pour les transports maritimes et présentait un certain nombre de cas applicables aux navires.

7.15 Dans le document FAL 37/7/2, l'IACS présentait des observations au sujet du document FAL 37/7/1, en particulier de la notion et du fonctionnement pratique d'une "autorité agréée chargée des documents électroniques" et estimait que l'accès en ligne aux renseignements pertinents devrait rester un objectif de l'Organisation. L'IACS, qui délivre de nombreux certificats et documents lorsqu'elle agit en tant qu'organisme reconnu pour le compte des États Membres, formulait également certaines observations sur le questionnaire.

7.16 Le Comité a noté que le MSC, le MEPC et le LEG n'avaient pas indiqué s'ils étaient en faveur de la mise en place d'un tel système et s'ils étaient prêts à adopter les amendements nécessaires aux divers documents relevant de leurs compétences respectives, par lesquels, notamment, l'existence des certificats et des documents dans un format électronique serait acceptée à titre de variante des imprimés, comme le Comité l'avait fait en ce qui concernait les formulaires FAL de l'OMI. Le Comité a rappelé qu'à sa trente-cinquième session, pour permettre au MSC, au MEPC et au LEG de mener des délibérations structurées, il avait signalé qu'une liste provisoire des certificats et documents avait été fournie dans l'annexe au document FAL 34/9 et avait indiqué que, du point de vue technologique, il était possible de mettre en place un système en ligne.

7.17 Le Comité a indiqué qu'il était nécessaire de déterminer la nécessité absolue du projet, les utilisateurs potentiels et les avantages de ce projet mais il a été reconnu que la disponibilité des renseignements serait utile aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, lesquels seraient en possession des renseignements sur le navire avant son arrivée, ce qui permettrait de mieux identifier les navires à inspecter ainsi que de réduire la durée des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

7.18 Le Comité a décidé de renvoyer l'analyse des différentes options concernant le système au Groupe de travail pour que ce dernier envisage, à titre de variante du système en ligne, une procédure plus simple en vertu de laquelle le navire enverrait au port les copies électroniques des certificats se trouvant à bord en tant que document joint au message d'arrivée.

7.19 Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires d'élaborer dans leurs grandes lignes, en tenant compte des renseignements fournis dans les questionnaires et en prenant en considération les documents FAL 36/7, FAL 37/7/1 et FAL 37/7/2, les mesures à prendre pour mettre en place le système d'accès en ligne aux certificats et documents ou un système à bord permettant d'obtenir les mêmes résultats, et d'examiner s'il serait nécessaire de reconvoquer le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et, dans l'affirmative, en informer le Comité et mettre au point un projet de mandat pour ce groupe.

#### *Examen du rapport du Groupe de travail*

7.20 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 37/WP.6 et FAL 37/WP.6/Add.1), 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.

7.21 Le Comité a pris note des renseignements de base qui résumaient les travaux effectués depuis le FAL 32 et des débats du Groupe sur la question de l'accès électronique aux certificats et documents ou de leurs versions électroniques et il a noté en particulier que :

- .1 l'idée d'avoir accès aux versions électroniques des certificats et documents devant se trouver à bord des navires avait été en général bien accueillie et devrait rester un objectif de l'Organisation;
- .2 il y avait plusieurs options qui permettraient d'accéder aux versions électroniques des certificats et documents pour compléter ou remplacer les formulaires sur papier, par exemple :
  - .1 un système à bord du navire, dans le cadre duquel le capitaine du navire serait chargé de conserver, mettre à jour les certificats et documents électroniques nécessaires et les transmettre sous la forme de pièces jointes au message préalable à l'arrivée;
  - .2 une base de données centralisée où seraient stockées les versions électroniques des certificats et documents;
  - .3 des bases de données réparties, qui soient tenues et mises à jour par les Administrations délivrant les documents, avec une fiabilité et un processus de validation appropriés et un accès sécurisé aux versions électroniques des certificats et documents, ainsi qu'un site Web, par exemple à l'OMI, qui comporte des liens avec les bases de données des Administrations délivrant les documents; et
  - .4 une combinaison de plusieurs des systèmes susmentionnés;
- .3 la proposition concernant un système à bord avait été examinée dans le passé par le Groupe de travail par correspondance sur l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires qui avait été constitué par le FAL 34 et le FAL 35, y compris l'analyse des points forts, faiblesses, possibilités et menaces d'un tel système, mais ce dernier n'avait pas indiqué alors clairement s'il préférerait un système à bord du navire ou un système en ligne;
- .4 la création d'un système fondé sur une base de données centralisée n'a pas reçu un appui suffisant et, à la place, un système réparti pourrait être le système le plus approprié;
- .5 il faudrait élaborer l'architecture du système après avoir défini les objectifs, la portée et les principes de ce système, compte tenu des besoins des utilisateurs;
- .6 il faudrait examiner plus à fond la question de savoir s'il faudrait mettre l'accent sur les copies électroniques des certificats et documents (par exemple une copie scannée d'un document) ou si l'expression "information électronique" n'était pas la plus appropriée (par exemple des renseignements liés aux documents et certificats stockés dans des bases de données en ligne);

- .7 à l'avenir, il serait nécessaire de décider s'il faudrait considérer le système proposé comme un système qui pourrait compléter, ou remplacer, les certificats sur papier, étant donné qu'il serait plus facile de parvenir à mettre en place dans un avenir proche un système qui, par exemple, puisse fonctionner parallèlement aux certificats sur papier sans les remplacer; et
- .8 ce serait à un organe compétent de l'OMI d'examiner si les copies électroniques ou le processus de validation étaient acceptables, compte tenu des informations existantes sur les technologies disponibles ou des normes qui pourraient permettre l'éventuelle acceptation des certificats électroniques.

### **Ligne d'action**

#### *Mandat du Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents*

7.22 Notant que les délégations étaient désireuses de faire avancer les travaux sur la question, le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents, dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis\*, en le chargeant de poursuivre les travaux sur l'acceptation de l'accès électronique ou des versions électroniques des certificats et documents, notamment sur la validation des certificats et documents et en lui confiant le mandat suivant :

En tenant compte des délibérations du FAL 37, des documents soumis et du rappel des faits depuis le FAL 32, ainsi que des réponses reçues au questionnaire sur l'accès en ligne aux documents et certificats, le Groupe de travail par correspondance devrait :

1. établir le ou les objectifs et définir la portée et les principes d'un système permettant l'accès électronique aux certificats et documents ou l'utilisation de versions électroniques de ces documents;
- .2 identifier les utilisateurs potentiels et leurs besoins, ainsi que les points forts, faiblesses, possibilités, menaces et avantages que présenterait le fait de permettre l'accès électronique aux certificats et documents ou d'utiliser des versions électroniques pour compléter ou remplacer les certificats ou documents originaux sur papier, y compris la validation des certificats et documents;
- .3 déterminer les caractéristiques minimales qui pourraient être recommandées pour rendre l'accès électronique ou les versions électroniques des certificats et documents équivalents aux documents sur papier;
- .4 déterminer les caractéristiques recommandées qui permettraient de rendre l'accès électronique aux certificats et documents du navire fiable et suffisamment sûr;

---

\* **Coordonnateur :**  
Mr. Roger Butturini  
United States Coast Guard  
United States Department of Homeland Security  
Courriel : [roger.k.butturini@uscg.mil](mailto:roger.k.butturini@uscg.mil)

- .5 ajouter à la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord la source de la prescription (par exemple Convention) et le Comité de l'OMI dont relève le certificat ou le document; et
- .6 rendre compte au FAL 38 des résultats des travaux du Groupe de travail par correspondance.

7.23 Le Comité a invité les États Membres, organisations internationales et organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif à lui soumettre à sa prochaine session des documents dans lesquels ils feraient part de leurs expériences, meilleures pratiques, méthodes et principes quant à l'acceptation de l'accès électronique aux certificats et documents ou de leurs versions électroniques.

7.24 Le Comité a décidé qu'à sa prochaine session, à la lumière des travaux du Groupe de travail par correspondance, il examinerait la possibilité de collaborer avec les autres Comités compétents pour identifier dans quelles conditions les versions électroniques des documents et certificats pourraient être acceptables.

7.25 Le Comité a décidé aussi qu'à sa trente-neuvième session, il examinerait les réponses des Comités compétents de l'OMI et, si les avantages l'emportent sur les coûts et correspondent aux objectifs des Comités de l'OMI, il déciderait s'il faudrait élaborer des directives pour l'acceptation de l'accès électronique des certificats et documents ou de leurs versions électroniques.

7.26 La délégation libérienne a fourni des informations sur un système mis en place par l'Administration libérienne pour valider les certificats originaux sur papier. Ce système était utilisé par les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port pour valider les certificats originaux se trouvant à bord des navires battant pavillon libérien.

## **8 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL**

### **Personnel de sûreté armé sous contrat privé**

8.1 Le Comité a noté que, au titre du point de l'ordre du jour intitulé "Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires", le MSC 89 avait examiné la question relative à l'élaboration de directives sur l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP) à bord des navires. Lors de ces délibérations, le Groupe de travail sur la sûreté maritime, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (MSPWG), avait reconnu que des recommandations intérimaires à l'intention des gouvernements sur l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé constituaient un complément essentiel aux directives élaborées à l'intention du secteur. Il était aussi convenu qu'en raison de la diversité des régimes législatifs des États Membres, seules des recommandations de haut niveau permettraient de couvrir les aspects du recours à du personnel de sûreté armé sous contrat privé.

8.2 Le Comité a noté que le MSC 89 avait approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1405, intitulée "Directives intérimaires à l'intention des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque", ainsi que la circulaire MSC.1/Circ.1406, intitulée "Recommandations intérimaires à l'intention des États du pavillon sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque".

8.3 Le Comité a noté aussi que le MSC 89 avait reconnu qu'il fallait élaborer, à titre prioritaire, de nouvelles directives à l'intention des gouvernements et, en particulier des États côtiers et des États du port, au sujet des aspects douaniers du port, de l'embarquement et du débarquement d'armes à feu et de matériel de sûreté dans les zones relevant de leur juridiction, et qu'il fallait élaborer aussi, à titre prioritaire, de nouvelles directives à l'intention des gouvernements, lesquelles tiendraient compte des préoccupations des États du port et des États côtiers eu égard à la présence de personnel de sûreté armé entrant dans les eaux territoriales ou effectuant dans leurs ports des opérations d'embarquement ou de débarquement.

8.4 Le Comité a noté en outre que le MSC 89 avait prié le Secrétariat de rendre compte au FAL 37 des résultats des travaux du MSC 89 relatifs à l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque et d'inviter le FAL 37 à faire part au MSC de ses avis au sujet des questions suivantes :

- .1 embarquement et débarquement de personnel de sûreté armé sous contrat privé;
- .2 embarquement et débarquement d'armes à feu (y compris des munitions, consommables, pièces de rechange et matériel et appareils d'entretien connexes) destinées à être utilisées par le personnel de sûreté armé sous contrat privé;
- .3 embarquement et débarquement de matériel utilisé aux fins de la sûreté (y compris de protection et de communication) destiné à être utilisé par le personnel de sûreté armé sous contrat privé; et
- .4 dispositions qu'il faudrait recommander au Comité d'inclure dans les recommandations et directives intérimaires susmentionnées dans le cadre des questions dont il faudrait tenir compte par suite des activités menées dans des zones situées sur le territoire d'un État ou placées sous sa juridiction, en sa qualité d'État du port ou d'État côtier.

8.5 Le Comité a rappelé que la position de l'Organisation sur l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé n'avait pour l'essentiel pas changé par rapport à celle qui avait été énoncée dans les circulaires MSC.1/Circ.1333 et MSC.1/Circ.1334. Dans la circulaire MSC.1/Circ.1333, il est indiqué qu'il appartient à chaque État du pavillon, individuellement, de décider s'il faudrait ou non autoriser l'emploi de personnel de sécurité armé sous contrat privé à bord des navires battant son pavillon, et, s'il l'autorise, il doit définir les conditions dans lesquelles cette autorisation est accordée. Ainsi qu'il est indiqué dans les circulaires MSC.1/Circ.1405 et MSC.1/Circ.1406, les directives et recommandations intérimaires "ne visent pas à entériner ni à institutionnaliser" l'emploi de personnel de sûreté armé.

8.6 Lorsqu'il a examiné le document FAL 37/8/4 (Brésil), le Comité a noté un aperçu général de la législation brésilienne, qui ne permettait pas à des navires de commerce étrangers d'amarrer dans des ports brésiliens si des gardes armés se trouvaient à bord et exigeait que les États du pavillon dont les navires transportent des gardes armés privés à bord fournissent une notification lorsque ces navires étaient dans les eaux territoriales brésiliennes, qu'ils soient amarrés ou non. Toutefois, pour faciliter le commerce maritime, le Brésil se réservait la possibilité, dans les cas exceptionnels, d'appliquer des procédures particulières qui permettraient aux capitaines de navires d'informer la police fédérale, avant d'amarrer dans un port, de la présence d'armes à bord. Ces armes devraient être dûment enregistrées et réglementées dans les États du pavillon; la liste des armes sera établie, elles

seront placées dans un coffre-fort ou une armoire spéciale scellée par la police fédérale dès que le navire sera amarré ou au mouillage, une copie de la liste de ces armes devant être conservée par le capitaine du navire et une autre par la police fédérale. Au dernier port d'escale, le capitaine du navire doit informer la police fédérale du départ du navire afin que celle-ci puisse vérifier que le coffre-fort n'a pas été forcé et que toutes les armes sont intactes.

8.7 Dans le document FAL 37/8/6, les États-Unis communiquent des renseignements sur leur réglementation relative au port d'armes à feu à bord des navires battant le pavillon national, eu égard au personnel de sûreté armé sous contrat privé. Plusieurs organismes de l'Administration des États-Unis étant chargés de réglementer le port d'armes à feu, les exploitants américains ou les personnes qui portent, possèdent ou transportent des armes à feu à bord d'un navire battant le pavillon des États-Unis, quel que soit le lieu, doivent se conformer à l'ensemble de la législation applicable, à l'échelle fédérale et à l'échelle des États, ainsi qu'à la réglementation sur le commerce international des armes (ITAR). Un conseiller du Service des garde-côtes des États-Unis pour les questions de sûreté portuaire (PSA) dispense des recommandations sur le port d'armes à feu à bord d'un navire de commerce battant le pavillon des États-Unis exploité dans les eaux à haut risque.

8.8 Le Comité a noté que le Secrétariat avait assisté à la réunion du Conseil de l'OMD qui avait eu lieu en juin 2011, à laquelle l'OMI, l'OMD et l'OACI avaient insisté énergiquement sur la nécessité de collaborer en matière de sûreté de la chaîne logistique. Le Secrétariat de l'OMI avait également demandé que les autorités douanières fournissent des renseignements sur les réglementations et procédures nationales relatives à l'embarquement et au débarquement d'armes par le personnel de sûreté armé sous contrat privé. Le Comité a noté que les douanes jouaient, d'une manière générale, un rôle important dans l'interdiction d'armes illégales et le contrôle des armes légitimes. Par ailleurs, par le biais du Système harmonisé, les autorités douanières pouvaient identifier les armes et munitions au sein du commerce international. Le Comité a décidé de demander aux Membres de l'OMD de fournir des détails sur leur rôle et leurs procédures de contrôle en ce qui concerne l'embarquement et le débarquement d'armes portées par le personnel de sûreté armé sous contrat privé à la prochaine réunion du Comité technique permanent de l'OMD, qui doit se tenir du 10 au 14 octobre 2011.

8.9 Le Comité a noté que le Groupe de travail sur la sûreté maritime, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée (MSPWG) du MSC tiendrait une réunion intersessions du 13 au 15 septembre 2011, conformément à la décision du MSC 89 et du C 106. Le Comité a prié instamment toutes les délégations d'informer le MSPWG de leur législation nationale sur l'acceptation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires battant leur pavillon et, le cas échéant, des conditions de cette acceptation. Ces renseignements étaient très importants au regard des activités de l'OMI et contribueraient dans une large mesure à assurer la réussite des travaux de la réunion intersession du MSPWG.

8.10 Le Comité a renvoyé la question de l'élaboration de directives relatives au personnel de sûreté armé sous contrat privé au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international.

### **Cadre de normes SAFE**

8.11 Lorsqu'il a examiné le document FAL 37/INF.4 (OMD), le Comité a noté que l'examen du Cadre de normes SAFE (le Cadre SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avait été présenté aux sessions du Conseil de l'OMD tenues en juin 2011, auxquelles avait assisté l'OMI. Il a noté que l'OMD avait élaboré une version révisée du Cadre SAFE.

8.12 Le Comité a noté que les amendements mentionnaient la création d'une annexe distincte consacrée aux éléments de données prescrits aux fins de l'évaluation des risques pour la sûreté, lesquels comprennent l'ensemble des autres éléments de données appelés "données 10+2" qui, pour la première fois, utilisent deux messages communiqués par les transporteurs maritimes : le message de l'état du conteneur et le plan d'arrimage du navire. De l'avis de l'OMD, inclure les autres éléments de données "10+2" renforcera la capacité des Membres de l'OMD à évaluer les risques, ce qui pourrait à son tour offrir une solution de rechange à la méthode utilisée par le Congrès des États-Unis, qui consiste à scanner 100 % de l'ensemble des conteneurs (100% scanning), scannage auquel l'OMD s'oppose.

8.13 Le Comité a noté aussi que le Conseil de l'OMD avait adopté les amendements et entériné les Accords de reconnaissance mutuelle/Directives sur les Accords proposés, afin qu'une administration douanière puisse facilement reconnaître l'opérateur économique agréé (OEA) d'une autre administration douanière et accepter d'accorder des avantages/facilités considérables, comparables et, dans la mesure du possible réciproques aux OEA mutuellement reconnus.

### **Chaîne logistique mondiale**

8.14 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait noté les renseignements communiqués par l'OMD dans les documents FAL 36/8/3 et FAL 36/INF.4, au sujet de l'action menée pour renforcer la sûreté de la chaîne logistique, laquelle visait essentiellement à ce jour à prévenir toute interruption de cette chaîne. La reprise du commerce est 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, à la suite d'un incident perturbant de manière significative le mouvement international des marchandises et touchant un ou plusieurs pays pendant une période suffisamment longue pour avoir des répercussions économiques.

8.15 Ayant constaté que l'OMD avait élaboré des Directives sur la reprise du commerce, fondées sur les principes du Cadre SAFE et qui comprennent une série de meilleures pratiques que les administrations douanières pourraient adopter lorsqu'elles élaborent des plans et des protocoles visant à faciliter le rétablissement des courants commerciaux, le Comité a noté que l'OMD avait diffusé un questionnaire auprès de ses Membres afin d'établir des mécanismes de communication permettant de prendre des mesures efficaces en matière de reprise du commerce. Le Comité a pris note du fait que l'OMD avait invité le Secrétariat de l'OMI à assister aux travaux du Groupe de travail sur le Cadre SAFE.

8.16 Le Comité a examiné le document FAL 37/8/2, dans lequel les États-Unis communiquaient des renseignements relatifs aux moyens d'assurer la sûreté, l'efficacité et la résilience de la chaîne logistique mondiale dans le domaine maritime et invitaient le Comité FAL à élaborer des directives relatives à la reprise du commerce maritime, en coopération avec l'OMD, que les pays utiliseraient pour renforcer la préparation et la résilience des transports maritimes au sein du système de la chaîne logistique mondiale en cas de perturbations de grande ampleur de ce système, éventuellement au sein d'un nouveau groupe de travail par correspondance intersessions.

8.17 À l'issue d'un débat, le Comité est convenu qu'il était important d'élaborer des directives facultatives ou des recommandations que les pays pourraient utiliser pour renforcer la résilience du secteur des transports maritimes au sein du système de la chaîne logistique mondiale en cas de perturbations à grande échelle de ce système et que le Comité FAL était l'instance la mieux placée pour ce faire. Le Comité a décidé d'élaborer ces

directives ou recommandations en collaboration avec l'OMD et est convenu de constituer un groupe de travail par correspondance qui ferait rapport au FAL 38. Le Comité a demandé au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international de mettre au point un mandat pour ce groupe de travail par correspondance.

### **Normes de l'ISO concernant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement**

8.18 Le Comité a noté les renseignements communiqués par l'ISO dans le document FAL 37/8/3, au sujet de l'état actuel des normes ISO de la série 28000 (sûreté de la chaîne d'approvisionnement).

### **Poursuite des travaux requis sur les questions de facilitation liées à la sécurité maritime**

8.19 Le Comité a rappelé qu'au FAL 36, dans le contexte de son examen de la poursuite des travaux requis sur les questions de facilitation liées à la sécurité maritime, il avait débattu de l'utilité de la circulaire MSC.1/Circ.1371, qui fournissait une liste récapitulative des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires liés à la sécurité et à la sûreté. Notant qu'il n'existait aucune circulaire analogue relative à la facilitation, le Comité avait appuyé, à sa trente-septième session, l'élaboration d'une circulaire FAL qui fournirait une liste récapitulative des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires liés à la facilitation.

8.20 Le Comité a décidé de demander au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international d'élaborer une liste récapitulative des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires liés à la facilitation, en tenant compte de la liste provisoire élaborée par le Secrétariat.

### **Renseignements sur l'état des activités de lutte contre la piraterie**

8.21 Le Comité a noté d'après les rapports, au cours des huit premiers mois de 2011, 395 actes ou tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires avaient été signalés à l'OMI, de par le monde, ce qui constituait une augmentation de 37 %, par rapport aux 288 actes signalés en 2010. Pendant la même période, 188 attaques ont été signalées à l'encontre de navires dans les eaux au large des côtes somaliennes et dans la mer d'Arabie, dont 26 navires qui avaient été détournés. Il ressortait des renseignements reçus sur les incidents qui auraient été commis à l'encontre de navires pendant la période considérée (c'est-à-dire du 1er janvier 2011 au 31 août 2011), que les zones les plus touchées (soit cinq incidents signalés ou plus) en 2011 était l'Afrique de l'Est, la mer de Chine méridionale, l'océan Indien et l'Afrique de l'Ouest, suivis de l'Amérique du Sud, de la mer d'Arabie et du détroit de Malacca.

8.22 Le Comité a noté en outre que l'augmentation la plus importante, en chiffres absolus, pour la période allant du 1er janvier 2011 au 31 août 2011, par rapport à la même période en 2010, se situait en Afrique de l'Ouest (augmentation de 96 %), suivie de l'océan Indien (76 % d'augmentation), en Afrique de l'Est (63 % d'augmentation) et dans la mer d'Arabie (50 % d'augmentation). La plupart de ces attaques dans le monde (65 %) ont été signalées comme s'étant produites ou ayant été tentées hors des eaux territoriales des États côtiers.

8.23 Le Comité a noté également qu'au moment du rapport, 18 navires et 378 membres d'équipage étaient retenus en otage par des pirates somaliens, par rapport aux 16 navires et 358 membres d'équipage qui avaient été détenus à la même époque en 2010. Il était indiqué que le degré de violence employé par les pirates avait augmenté, de même que

l'efficacité des opérations navales. Les rapports démontraient que les navires qui mettaient pleinement en œuvre les recommandations de l'OMI et les meilleures pratiques de gestion couraient notablement moins de risques d'être saisis que ceux qui ne le faisaient pas. Le Comité a noté en outre que le nombre d'attaques de navires avait augmenté en 2011 par rapport à 2010, mais que le taux de réussite de ces attaques avait été réduit de 40 % à moins de 20 % pendant la même période, ce qui prouvait l'efficacité du déploiement des forces navales dans la région ainsi que la mise en œuvre efficace des recommandations de l'OMI et des meilleures pratiques de gestion par les navires faisant route dans la région.

8.24 Le Comité a noté aussi que le principal effort de l'OMI en ce qui concernait la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes était la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti, qui avait désormais été signé par 18 États. Une section de l'exécution des projets avait été établie au sein du Secrétariat de l'OMI (avril 2010) pour coordonner et gérer l'exécution des activités pertinentes de renforcement des capacités qui visaient à promouvoir une mise en œuvre efficace du Code de conduite de Djibouti. Ces activités étaient financées par un fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour le Code de Djibouti, qui avait alloué pour cela US\$9 millions jusqu'à la fin de 2012. Cette section de l'exécution des projets était désormais active dans la région et se concentrait sur la mise en place de trois centres régionaux de partage de renseignements sur la lutte contre la piraterie (ISC) à Dar es-Salaam, Mombasa et Sanaa, ainsi qu'une installation de formation régionale à Djibouti. Des missions de formation et d'évaluation pour la région avaient également été menées et d'autres étaient planifiées ultérieurement en 2011.

8.25 Le Comité a noté que la question de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large de l'Afrique de l'Ouest avait également appelé l'attention du Conseil de sécurité des Nations Unies. Œuvrant de concert avec l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'OMI promeut depuis 2006 une initiative sur la mise en application de la législation maritime, y compris la piraterie, au bénéfice de 20 États côtiers, de la Mauritanie jusqu'à l'Angola, qui vise à établir un "réseau intégré de fonctions de garde-côtes". Cette initiative importante qui avait, notamment, donné lieu à un mémorandum d'entente signé par la plupart des États côtiers de la région, et qui avait influé sur la mise en place de la stratégie maritime de l'Union africaine, était menée en collaboration avec d'autres institutions de l'ONU, les forces navales et les projets menés par l'industrie pour renforcer la sûreté maritime et lutter contre la piraterie.

### **Constitution du Groupe de travail**

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

- .1 examiner la résolution FAL connexe dont le texte figure à l'annexe 1 du document FAL 37/6 et élaborer un projet de texte définitif aux fins d'approbation par le Comité;
- .2 examiner la question ayant trait à l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque du point de vue des éléments suivants :
  - .1 embarquement et débarquement de personnel de sûreté armé sous contrat privé;

- 
- .2 embarquement et débarquement d'armes à feu (y compris des munitions, consommables, pièces de rechange et matériel et appareils d'entretien connexes) destinées à être utilisées par le personnel de sûreté armé sous contrat privé; et
  - .3 embarquement et débarquement de matériel utilisé aux fins de la sûreté (y compris de protection et de communication) destiné à être utilisé par le personnel de sûreté armé sous contrat privé; et  
  
recommander au Comité les dispositions à inclure dans les recommandations et directives, dans le cadre des questions dont il faut tenir compte par suite des activités menées dans des zones situées sur le territoire d'un État ou placées sous sa juridiction, en sa qualité d'État du port ou d'État côtier;
  - .3 élaborer une circulaire FAL sur une liste récapitulative des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires liés à la facilitation;
  - .4 mettre au point un mandat pour un groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de recommandations pour renforcer la préparation et la résilience du secteur des transports maritimes au sein du système de la chaîne logistique mondiale en cas de perturbations à grande échelle de ce système, et
  - .5 soumettre un rapport en séance plénière le jeudi 8 septembre 2011.

8.27 Après avoir reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 37/WP.7), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

8.28 Le Comité a adopté la résolution FAL.11(37) sur les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure à l'annexe 1.

8.29 Le Comité a noté les délibérations relatives à la question du personnel de sûreté armé sous contrat privé et au faible taux de réponses des États du port et des États côtiers aux demandes de renseignements.

8.30 Le Comité a approuvé un projet de circulaire sur le Questionnaire sur les renseignements ayant trait aux prescriptions des États du port et des États côtiers à propos du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires et l'a renvoyé, en tant que texte provisoire, au Groupe de travail intersessions sur la sûreté maritime et la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, aux fins d'examen et d'adoption sous forme de circulaire commune MSC/FAL. Le Comité a noté avec gratitude l'offre faite par le Secrétariat d'envoyer des lettres aux divers États Membres riverains du Golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental, pour porter la question à leur attention.

8.31 Le Comité a autorisé le Secrétariat à placer les réponses reçues sur le site Web public de l'OMI, pour information, mais sans traduction.

8.32 Le Comité a autorisé le Secrétariat à diffuser, pour information, le questionnaire douanier de l'OMD. Il a toutefois noté que l'OMD avait déjà diffusé le questionnaire en fixant à octobre 2011 la date limite pour les réponses, et qu'elle avait l'intention de soumettre un rapport sur les renseignements reçus au MSC 90. Le Comité a exprimé sa gratitude pour la coopération offerte par l'OMD.

8.33 Le Comité a noté les renseignements fournis sur la pratique consistant à considérer le personnel de sûreté armé sous contrat privé comme du personnel surnuméraire et décidé de les renvoyer au Groupe de travail par correspondance sur l'examen général de la Convention, y compris l'harmonisation avec d'autres instruments internationaux.

8.34 Le Comité a autorisé le Secrétariat à établir la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires ayant trait à la facilitation, afin qu'elle puisse être placée sur le site Web de l'OMI, et à la tenir à jour.

8.35 Le Comité a prié le Secrétariat de veiller à ce que tous les documents mentionnés sur la liste soient accessibles sur le site web de l'OMI afin de pouvoir être consultés.

8.36 Le Comité a approuvé le projet de mandat d'un groupe de travail par correspondance sur la sécurisation et la facilitation des échanges internationaux par le biais de directives relatives à des mesures visant à améliorer la reprise du commerce maritime liées à la chaîne logistique mondiale et aux transferts par voie maritime.

8.37 Étant donné que la question concernant les moyens de sécuriser et de faciliter les échanges internationaux par le biais de directives relatives à des mesures visant à améliorer la reprise du commerce maritime liées à la chaîne logistique mondiale et aux transferts par voie maritime n'avait pas été prise en considération dans les résultats escomptés du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, le Comité a décidé qu'il l'examinerait au titre du point 14 de l'ordre du jour intitulé "Programme de travail".

*Mandat du Groupe de travail par correspondance sur les moyens de garantir la sûreté et de faciliter les échanges internationaux par le biais de directives relatives à des mesures visant à améliorer la reprise du commerce maritime liées à la chaîne logistique mondiale et aux transferts par voie maritime*

8.38 Le Comité a constitué le Groupe de travail par correspondance sur les moyens de garantir la sécurisation et la facilitation des échanges internationaux par le biais de directives relatives à des mesures visant à améliorer la reprise du commerce international liées à la chaîne logistique mondiale et aux transferts par voie maritime, dont les travaux seraient coordonnés par le Canada et les États-Unis\*.

Le Groupe de travail par correspondance, en tenant compte des délibérations du C 106 et du FAL 37, en particulier au sujet des documents FAL 37/8/2, FAL 37/8/3 et FAL 37/INF.4, devrait :

- .1 recueillir des renseignements sur les pratiques, mécanismes et activités possibles pour atténuer davantage les graves perturbations de la chaîne logistique maritime internationale et améliorer la reprise après ces perturbations;

---

\* **Coordonnateurs :**  
États-Unis  
Captain Kevin Kiefer  
Chief, Office of Port and Facility Activities (CG-544)  
United States Coast Guard  
Courriel : [Kevin.C.Kiefer@uscg.mil](mailto:Kevin.C.Kiefer@uscg.mil)

Canada  
Mr. Allan Bartley  
Director, Marine Security Policy, Marine Security  
Transport Canada  
Téléphone : +1 (613) 949 1442  
Courriel : [Allan.Bartley@tc.gc.ca](mailto:Allan.Bartley@tc.gc.ca)

- .2 identifier les normes et les directives de l'OMD et de l'ISO qui sont pertinentes dans le cadre des transports maritimes;
- .3 étudier et analyser les renseignements recueillis au cours des tâches .1) et .2), lesquels pourraient comprendre :
  - .1 des éléments d'information essentiels pour l'action menée en faveur de la résilience et de la reprise,
  - .2 des mécanismes de communication entre les Gouvernements et les organisations non gouvernementales en vue de renforcer la planification et l'intervention aux fins de la résilience et de la reprise, et
  - .3 des recommandations concernant l'établissement de groupes d'appui venant du secteur qui aideraient à planifier et à définir les priorités dans le cadre de l'action menée en faveur de la résilience et de la reprise, avant et après une perturbation; et
- .4 élaborer et présenter un rapport, ainsi qu'un projet de recommandations, au FAL 38, pour examen.

## 9 INTERFACE NAVIRE/PORT

9.1 Le Comité a noté qu'aucun document ne lui avait été soumis par 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, notamment en vue 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 pour coordonner 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 également que le FAL 36 était convenu qu'à la lumière des résultats de la mise à l'essai, 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 des marchandises dangereuses visées par le Code IMDG, notamment des matières radioactives de la classe 7 et il avait chargé le Secrétariat de rendre compte des résultats de l'expérience acquise au FAL 37, afin de permettre au Comité de décider des mesures à prendre.

9.4 Le Comité a pris note des renseignements fournis oralement par le Secrétariat sur les faits nouveaux intervenus en ce qui concernait l'expédition de matières de la classe 7, à savoir 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 presque toutes les réunions du Comité directeur international (intégré par l'OMI, l'OACI et l'AIEA) sur les refus d'expédition de matières radioactives.

9.5 Le Comité a noté également que l'AIEA avait déployé des efforts considérables pour essayer de résoudre les questions concernant les retards et les 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 ces expéditions. Ce mécanisme avait servi à relever certaines ambiguïtés dans le Code IMDG en ce qui concerne les matières radioactives de la classe 7 qui avaient été, par la suite, résolues dans le "Livre orange" de l'ONU et dans le Code IMDG. Le Secrétariat avait créé une base de données des refus de transport de marchandises dangereuses, qui comptait à ce jour 236 rapports. L'AIEA et l'OACI pouvaient continuer d'accéder à la base de données de l'OMI, et un synopsis des données montrait que, sur les 236 rapports, 182 concernaient les transports par mer, 51 les transports aériens et 3 les transports terrestres.

9.6 Le Comité a noté que, du fait du caractère confidentiel des renseignements figurant dans la base de données, et à la suite d'une décision des États Membres ayant participé au Comité directeur de l'AIEA, les détails ne pouvaient être rendus publics. Toutefois, le Comité a fait part de sa gratitude à l'AIEA pour les 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.

9.7 Le Comité a noté l'information selon laquelle près de 300 parties prenantes avaient utilisé le didacticiel informatisé sur l'apprentissage électronique des questions relatives à la classe 7 qui avait été mis au point et était fonctionnel sur le site [www.class7eleraning.com](http://www.class7eleraning.com). Le Comité a noté que ce programme était mis gratuitement à la disposition de tous les utilisateurs non commerciaux.

9.8 Lorsqu'il a examiné s'il fallait finaliser la mise à l'essai du mécanisme établi au FAL 34 et maintenir ce mécanisme sur une base permanente, le Comité est convenu qu'il serait prudent de procéder à un examen complet et à une justification de ce mécanisme, et d'analyser les incidences en matière de coûts et de personnel. Le Comité a chargé le Secrétariat de poursuivre la mise à l'essai du mécanisme et de présenter un rapport écrit de son expérience au FAL 38 en vue d'une évaluation plus détaillée des résultats de l'essai.

## **10 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES**

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait estimé qu'il était important de poursuivre les activités de coopération et d'assistance techniques 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.

10.2 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 36 avait également examiné 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 la période biennale 2012-2013, en tant que priorité thématique, et d'en faire aussi une priorité pour la période biennale suivante. 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. Le FAL 36 avait alors 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.

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

10.3 Le Comité a noté que le FAL 36 avait rappelé 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.

10.4 Le Comité a rappelé que, à l'issue d'un débat, le FAL 36 avait modifié et approuvé les Priorités thématiques relatives à la facilitation pour la période biennale 2012-2013, telles qu'elles figuraient à l'annexe 7 du document FAL 36/17, et avait chargé le Secrétariat de les renvoyer au TC 61, afin qu'il envisage de les intégrer dans le PICT.

10.5 Le Comité a noté que le TC 61 avait approuvé le PICT pour 2012-2013, qui prévoit plusieurs activités ayant trait à la Convention FAL, à exécuter au cours de la prochaine période biennale.

10.6 En examinant le document FAL 37/10 (secrétariat), qui rendait compte de l'état d'avancement des activités relatives à l'application de la Convention, qui avaient été menées dans le cadre du PICT, le Comité a noté que, au cours de la période comprise entre juin 2010 et mai 2011, une mission d'assistance technique avait été effectuée en El Salvador.

Les objectifs des activités relatives à la Convention FAL avaient été les suivants :

- .1 donner aux participants de solides connaissances sur la Convention FAL, telle que modifiée;
- .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 FAL, y compris l'utilisation de l'échange de données informatisées et le développement d'échanges efficaces de renseignements entre secteur commercial et gouvernement;
- .3 donner des directives sur les mesures de suivi relatives aux modalités pratiques de l'application de la Convention FAL, y compris l'utilisation des formulaires FAL de l'OMI et le recours au principe du guichet unique;
- .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.

10.7 Le Comité a noté aussi avec satisfaction le rapport du Chili (document FAL 37/10/1) au sujet d'une mission d'assistance technique, effectuée par la Direction générale du territoire maritime et de la marine marchande (DIRECTEMAR) du Chili pour le compte de l'Autorité portuaire maritime (AMP) d'El Salvador, laquelle avait pour objet d'évaluer l'état

d'application de la Convention FAL, telle que modifiée et de prévoir une stratégie mondiale en faveur de l'application de la Convention, y compris la conception d'une plate-forme technique destinée à en faciliter l'application.

10.8 Le Comité a noté que l'OMI avait été inscrite sur la liste, établie par l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE), des organisations éligibles à l'aide publique au développement (APD), décision prise en juin 2011 par le Comité d'aide au développement de l'OCDE. Ainsi, avec la reconnaissance de sa capacité à contribuer à l'action en faveur du développement, l'Organisation figurerait désormais sur les listes accompagnant les Directives pour l'établissement des rapports statistiques. Il s'agissait là d'un succès considérable dont il faudrait tirer pleinement parti pour assurer le financement durable du PICT et qui pourrait servir à encourager les États membres de l'OCDE et les organisations internationales et régionales à apporter des contributions financières au PICT.

10.9 Le Comité a noté que le TC 61 avait examiné un document élaboré par la Suède, qui avait trait à la facilitation du commerce maritime et à la réduction de la pauvreté (objectif du Millénaire pour le développement No 1), qui traitait de l'importance de la facilitation du trafic maritime pour accélérer la croissance économique et le développement national et aux fins de réduire la pauvreté (OMD 1). Le TC 61 avait décidé de convoquer un Groupe de travail par correspondance, dont les travaux seraient coordonnés par l'Angola, et l'avait chargé d'élaborer un projet pilote associant le PICT à l'OMD 1, relatif à la réduction de la pauvreté, afin de faire progresser l'examen de la question.

10.10 Le Comité a noté que l'Angola avait demandé à être informé des travaux pertinents déjà entrepris par le Comité dont il serait possible de tenir compte en élaborant le mandat ayant trait au projet pilote, en particulier, il avait demandé au Comité FAL d'effectuer les tâches suivantes :

- .1 recenser les mécanismes existants qui visent à faciliter le commerce dans les pays les moins avancés (PMA), les petits États insulaires en développement (PEID) et, en particulier, dans les pays sans littoral; et
- .2 recenser les procédés et procédures, en termes de facilitation du commerce, qui augmentent souvent le coût des transactions commerciales dans les PMA, les PEID et les pays sans littoral.

10.11 Le Comité a noté les renseignements ci-après en réponse à la demande faite par l'Angola concernant deux domaines principaux :

- .1 S'agissant des mécanismes existants qui visent à faciliter le commerce, ceux-ci peuvent comprendre :
  - la Convention FAL;
  - le Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL (circulaire FAL.3/Circ.202);
  - le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
  - les Directives pour la mise en place du système de guichet unique; et
  - le Code ISPS et son application appropriée, qui permettent de prévenir, par exemple, les cas d'embarquement clandestin; et
- .2 S'agissant des processus et procédures de facilitation du commerce qui augmentent souvent le coût des transactions commerciales :

- l'absence de coordination entre différentes autorités ayant compétence dans le port;
- l'absence d'un système de guichet unique;
- l'absence de coordination entre les ports du même pays;
- l'absence de coordination à l'intérieur d'une région;
- la non-conformité aux normes internationales; et
- l'insuffisance des renseignements sur les prescriptions relatives à l'entrée/à la sortie/à l'importation/à l'exportation, donc une utilisation insuffisante des outils sur le Web.

10.12 Ayant noté que le document présenté au TC 61 visait à éviter que les travaux du TC et les travaux déjà effectués par le Comité FAL ne se chevauchent, le Comité a décidé de charger le Secrétariat de dispenser l'assistance demandée par l'Angola.

## 11 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

### Relations avec les organisations non gouvernementales

#### *Généralités*

11.1 Lorsqu'il a examiné les documents FAL 37/11 et FAL 37/11/Add.1 (Secrétariat), le Comité a noté les décisions pertinentes prises par le C 105 et le C 106 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 36, le Conseil avait décidé, à ses cent cinquième et cent sixième sessions :

- i) d'accorder au Bureau international des containers et du transport intermodal (BIC) et à l'International Iron Metallics Association (IIMA) le statut consultatif, à titre provisoire, pour une période de deux ans;
- ii) de transformer le statut consultatif accordé à titre provisoire à l'International Spill Control Organization (ISCO) en statut consultatif permanent; et
- iii) de mettre l'accent sur l'obligation pour toutes les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif d'apporter une contribution importante aux travaux de l'OMI.

11.3 Le Comité a noté en particulier que, depuis le FAL 36, eu égard aux nouvelles demandes d'admission au statut consultatif, le Conseil, à ses cent cinquième et cent sixième sessions :

- i) avait décidé de ne pas accorder le statut consultatif à la Grain and Feed Trade Association (GAFTA), à l'Association Antarctique et océan Austral (ASOC), à l'International Maritime Fumigation Organization (IMFO), à l'International Association for the Catalytic Control of Ship Emissions to Air (IACCSEA), à l'Exhaust Gas Cleaning Systems Association (EGCSA) ni à l'Association des batteries rechargeables (PRBA);

- ii) avait noté que la Vessel Operators Hazardous Materials Association (VOHMA) avait changé de nom et s'appelait désormais l'International Vessel Operators Dangerous Goods Association (IVODGA);
- iii) avait noté que la HBIA cesserait d'exister en 2012 et qu'elle ne cherchait pas à renouveler son statut consultatif octroyé à titre provisoire;
- iv) avait formulé les recommandations ci-après à l'Assemblée quant à la question de savoir si le statut consultatif devait être maintenu ou non :
  - .1 retirer le statut consultatif à l'Association internationale des barreaux (IBA);
  - .2 rappeler à l'Union internationale des transports routiers (IRU) et à l'International Association of Oil and Gas Producers (OGP) qu'ils devaient s'acquitter de leurs obligations en vertu des Règles régissant les relations avec les organisations internationales non gouvernementales et des Directives pour l'octroi du statut consultatif et que, si aucune amélioration n'était constatée à cet égard, le statut consultatif pourrait leur être retiré; et
  - .3 maintenir le statut consultatif accordé aux autres organisations énumérées dans le document C 106/16(c)/1 et son rectificatif.

11.4 Le Comité a noté que, après avoir examiné les Directives pour l'octroi du statut consultatif et le document C 106/16(c)/4, présenté par la République de Corée à ce sujet, le Conseil avait décidé, à sa cent sixième session, de :

- i) continuer d'examiner minutieusement les Directives et d'en débattre;
- ii) convoquer le Groupe des Membres du Conseil durant les heures de travail à sa cent huitième session, en le chargeant, outre d'examiner les nouvelles demandes d'admission au statut consultatif, d'étudier les Directives pour l'octroi du statut consultatif et, le cas échéant, de revoir les Règles régissant les relations avec les organisations non gouvernementales, et de soumettre tous les amendements qui leur seraient apportés pour que le Conseil les examine; et
- iii) charger le Secrétariat d'établir un document regroupant les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif selon leurs intérêts et leurs activités, afin de faciliter leur examen en vue de la prochaine période biennale.

### **Journée mondiale de la mer de 2012**

11.5 Le Comité a noté que, à sa cent sixième session, le Conseil avait approuvé le thème que le Secrétaire général avait proposé pour la Journée mondiale de la mer de 2012, à savoir :

"L'OMI, cent ans après le Titanic".

## **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 que le FAL 36 avait 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 sur 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.

12.2 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 36 avait 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 avait donné des instructions en ce sens au Secrétariat.

12.3 Le Comité a noté que le texte révisé des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités avait été diffusé le 6 juillet 2011 sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.206.

12.4 Le Comité a décidé que la prochaine étape du processus devrait consister à identifier les différences entre les Directives du MSC et du MEPC et celles du FAL en vue d'harmoniser les procédures et d'élaborer des directives unifiées.

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

13.1 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait décidé 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.

13.2 Le Comité a décidé de supprimer le présent point de son ordre du jour.

## **14 PROGRAMME DE TRAVAIL**

14.1 Le Comité a rappelé que, à sa trente-sixième session, il avait décidé de proposer à l'Assemblée, à sa vingt-septième session ordinaire en novembre 2011, de tenir une session ordinaire au moins une fois par an, soit une semaine de réunion en 2012 et une semaine de réunion en 2013. Le Comité a invité le Secrétaire général à préparer les propositions budgétaires voulues pour la période biennale 2012-2013.

14.2 Le Comité a rappelé que le C 105 avait approuvé le rapport du FAL 36 et avait décidé de le transmettre, accompagné de ses observations et recommandations, à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI.

*Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 38*

14.3 Lors de l'examen du document FAL 37/WP.2 (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 38, telle qu'elle figure à l'annexe 2.

**Constitution de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 38**

14.4 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité a décidé que des groupes de travail sur les questions ci-après devraient être constitués au FAL 38 :

- .1 examen général et application de la Convention;
- .2 accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires ou versions électroniques des ces certificats et documents; et
- .3 sûreté et facilitation des échanges internationaux.

14.5 Le Comité a estimé qu'au stade actuel, il n'était pas possible de prévoir avec exactitude s'il serait nécessaire de créer des groupes de rédaction au FAL 38.

14.6 Le Comité a décidé par ailleurs que, si besoin était, le FAL 38 déciderait si d'autres groupes de travail ou de rédaction devraient peut-être être convoqués lorsqu'il examinerait les divers points de l'ordre du jour. Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir, en consultant le Président, le calendrier provisoire du FAL 38 et une liste des groupes de travail ou de rédaction qu'il pourrait être nécessaire de constituer et de les diffuser en vue de leur examen par le FAL 38.

**Date et lieu de la prochaine session**

14.7 Lors de l'examen de la date proposée pour la prochaine session, un certain nombre de délégations ont proposé de revoir la décision prise lors du FAL 36 sur la fréquence des sessions ordinaires du Comité. La proposition selon laquelle le Comité devrait se réunir tous les dix-huit mois, plutôt que tous les douze mois, compte tenu de l'ordre du jour de la prochaine session et des restrictions budgétaires et économiques actuelles, a reçu une large adhésion. Certaines délégations ont estimé que pour garantir l'efficacité des groupes de travail, il faudrait maintenir des sessions de cinq jours ouvrables, une réunion de cinq jours étant préférable à deux réunions de plus courte durée. Le Comité est convenu qu'une plus large participation aux travaux des groupes par correspondance était nécessaire pour compenser la réduction du nombre de réunions. Le Comité a décidé de proposer à la vingt-sixième session extraordinaire du Conseil que le Comité se réunisse, à l'avenir, tous les dix-huit mois, à compter de la prochaine session (FAL 38) qui pourrait se tenir en janvier 2013. Il faudrait revoir cette décision à intervalles réguliers, compte tenu de l'ordre du jour du Comité ainsi que de la nécessité de faire avancer les questions liées à la facilitation.

**État d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2010-2011**

14.8 Le Comité a rappelé que, conformément au paragraphe 9.1 des "Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation", adoptées par la résolution A.1013(26), les comptes rendus de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés figurant dans le Plan d'action de haut niveau et les priorités pour la période biennale 2010-2011 devraient être préparés et annexés au

rapport sur les travaux de chaque session des sous-comités et des Comités et au rapport biennal du Conseil à l'Assemblée. Ces rapports devraient faire apparaître séparément les résultats non prévus qu'il aurait été accepté d'inclure dans les agendas biennaux.

14.9 Le Comité a rappelé aussi que, dans la résolution A.1013(26), il était demandé que, lorsqu'il établissait de tels comptes rendus, chaque organe de l'Organisation devrait y faire figurer tous les comptes rendus de l'état des résultats escomptés qu'il avait reçus depuis son rapport précédent.

14.10 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2010-2011, qui reprenait les questions énumérées dans la résolution A.1012(26) relatives aux travaux du Comité et des sous-comités pertinents, tel qu'il figurait à l'annexe 3 et que le Secrétariat avait préparé en consultant le Président.

### **Agenda du Comité au-delà de la période biennale**

14.11 Le Comité a rappelé que, dans le contexte des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau (résolution A.1013(26)), le Comité devait établir et tenir à jour un agenda au-delà de la période biennale en utilisant le modèle figurant dans les Directives susmentionnées et devait l'annexer au rapport sur les travaux de chacune de ses sessions.

14.12 Le Comité a approuvé l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2010-2011 ainsi que les résultats acceptés pour l'agenda au-delà de la période biennale qui figuraient à l'annexe 4.

14.13 Le Comité a noté que certains résultats escomptés pour la période biennale 2010-2011 n'avaient pas été passés en revue au cours des dernières sessions du Comité (par exemple, les résultats 6.1.1.2, 8.0.2.1, 8.0.2.2 et 8.0.2.4). Il a examiné si les résultats approuvés par l'Assemblée, mais pour lesquels aucune proposition n'avait été reçue, devraient être maintenus à l'ordre du jour du Comité. Certaines délégations ont suggéré de supprimer les résultats qui n'avaient pas fait l'objet d'un examen au cours de deux sessions consécutives du Comité. Le Comité a décidé de demander au Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation des conseils sur la meilleure façon de procéder en pareil cas.

14.14 Le Comité a examiné le document FAL 37/WP.3 relatif aux propositions concernant le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2012-2013, que le Secrétariat avait préparé en consultation avec le Président et en tenant compte des progrès réalisés par le Comité au cours de la période biennale actuelle.

14.15 Le Comité a approuvé les propositions concernant le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2012-2013 qui le concernaient, en vue de les soumettre au Conseil à sa vingt-sixième session extraordinaire (C/ES.26), les 17 et 18 novembre 2011, telles qu'elles figurent à l'annexe 5.

## **15 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2012**

15.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M. Charles Abela (Malte) Président et M. Yury Melenas (Fédération de Russie) Vice-président pour 2012.

15.2 Le Comité a remercié M. Eildert Broekema (Pays-Bas) d'avoir servi en qualité de Vice-président et d'avoir apporté une importante contribution aux travaux du Comité en dirigeant et en présidant de nombreux groupes de travail et groupes de travail par correspondance. Le Comité lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

## **16 DIVERS**

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

### **Remerciements**

16.2 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 apporté 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. Eildert Broekema (Pays-Bas)
- M. Manuel Nogueira Romero (Espagne);
- M. Valentin Sanz Rodriguez (Argentine);
- M. Roberto Annichini (Argentine);
- M. Giancarlo Olimbo (Italie);
- Mme Petra Bethge (Allemagne);
- M. Hadi Supriyono (Indonésie);
- M. George M. Arku (Libéria);
- M. John Bainbridge (ITF);
- M. Peter Swift (INTERTANKO);
- M. Irfan Rahim (Secrétariat);
- Mme Anila Shah (Secrétariat);
- M. Eduardo Hernández Martín (Secrétariat);
- M. Graham Mapplebeck (Secrétariat);
- M. Miguel Palomares (Secrétariat); et
- M. Alexander Petrov (Secrétariat).

\*\*\*

## ANNEXE 1

### **RÉSOLUTION FAL.11(37)** **(adoptée le 9 septembre 2011)**

#### **DIRECTIVES RÉVISÉES SUR LA PRÉVENTION DE L'ACCÈS DES PASSAGERS CLANDESTINS ET 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 (la Convention FAL), telle que modifiée, en particulier l'article III de ladite convention,

RAPPELANT les dispositions de 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)),

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, en vue d'introduire dans l'Annexe de la Convention FAL un nouveau chapitre 4 sur les passagers clandestins qui énonce des normes et des pratiques recommandées traitant des questions relatives aux passagers clandestins ("dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins"); ces amendements 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 qui est cachée dans une cargaison chargée ultérieurement 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 du navire après que celui-ci a quitté le port ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin,

NOTANT avec inquiétude le nombre d'incidents mettant en cause des passagers clandestins, les perturbations du trafic maritime que ces incidents peuvent occasionner et les conséquences qu'ils peuvent avoir sur la sécurité de l'exploitation des navires, ainsi que les risques considérables, y compris les risques de mort, auxquels sont exposés les passagers clandestins,

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 peuvent 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 navire et les compagnies maritimes, ainsi que les propriétaires 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,

CONSIDÉRANT 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 ou de la traite des personnes,

CONSIDÉRANT 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 pouvoirs 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 autorités nationales, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines de navires à prendre toutes les précautions raisonnables 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.312(88) sur les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin,

1. ADOPTE les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et 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 jointes en annexe;
3. EXHORTE AUSSI les Gouvernements à régler les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties intéressées en respectant le partage des responsabilités décrit dans les Directives ci-jointes, à compter du 1er octobre 2011;
4. INVITE les compagnies maritimes, les propriétaires 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 améliorer le contrôle de l'accès aux navires et empêcher les clandestins potentiels d'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, compte tenu de l'évolution de la situation.

## ANNEXE

### DIRECTIVES RÉVISÉES SUR LA PRÉVENTION DE L'ACCÈS DES PASSAGERS CLANDESTINS ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN

#### 1 Introduction

1.1 Les capitaines, les armateurs, les pouvoirs publics, les autorités portuaires et autres parties prenantes, notamment les prestataires de services de sûreté à terre, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue :

- .1 d'empêcher les cas d'embarquement clandestin; et
- .2 de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou soient rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires devraient être prises afin d'éviter que les passagers clandestins demeurent indéfiniment à bord des navires.

1.2 Toutefois, quelle que soit l'efficacité des mesures de sûreté prises dans les ports et à bord des navires, il est reconnu que les passagers clandestins trouveront toujours le moyen d'accéder à un navire, soit en se cachant dans la cargaison, soit en embarquant clandestinement.

1.3 Les cas d'embarquement clandestin sont difficiles à régler en raison des différences entre les législations nationales des divers États susceptibles d'être impliqués, à savoir l'État d'embarquement, l'État de débarquement, l'État dont le navire bat le pavillon, l'État dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté ou dont il possède effectivement la nationalité/citoyenneté, ou dans lequel il semble ou prétend avoir ou a réellement le droit de résider et les États de transit lors du rapatriement.

#### 2 Définitions

Aux fins des présentes Directives :

- .1 *Passager clandestin potentiel.* Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port.
- .2 *Port.* Tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.
- .3 *Pouvoirs publics.* Organismes ou fonctionnaires dans un État qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit État se rapportant à l'un quelconque des aspects des présentes Directives.

- 
- .4 *Mesures de sûreté.* Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites<sup>1</sup>.
  - .5 *Armateur.* Propriétaire ou exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique, d'une société, ou de toute autre personne morale, ainsi que toute personne agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.
  - .6 *Passager clandestin.* Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine du navire ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin.

### 3 Principes de base

Compte tenu de l'expérience acquise à ce jour, l'application des principes de base ci-après a été utile pour empêcher les cas d'embarquement clandestin et a contribué au règlement rapide des cas d'embarquement clandestin.

- .1 Les cas d'embarquement clandestin devraient être réglés dans le respect des principes humanitaires. Il faut toujours tenir dûment compte de la sécurité de l'exploitation et de la sûreté du navire ainsi que de la sécurité et du bien-être du passager clandestin.
- .2 Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines devraient coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher les cas d'embarquement clandestin.
- .3 Les armateurs, les capitaines, les autorités portuaires et les pouvoirs publics devraient avoir mis en place un dispositif de sûreté adéquat qui, dans la mesure du possible, empêche les clandestins potentiels de monter à bord d'un navire ou, à défaut, permette de les découvrir avant que le navire ne quitte le port ou, au plus tard, avant qu'il n'arrive au port d'escale suivant.
- .4 Des fouilles adéquates, fréquentes et effectuées en temps utile minimisent le risque d'avoir à régler un cas d'embarquement clandestin et peuvent aussi sauver la vie d'un passager clandestin qui pourrait, par exemple, se cacher dans un endroit devant par la suite être rendu étanche et/ou être traité au moyen d'une substance chimique.
- .5 Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines devraient coopérer dans toute la mesure du possible afin de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et s'assurer que les

---

<sup>1</sup>

Se reporter au chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS de 1974) et au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, tel que modifié (le Code ISPS), ainsi qu'à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA de 1988) et au Protocole de 2005 y relatif (Protocole SUA de 2005).

passagers clandestins regagnent leur pays ou soient rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires devraient être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne demeurent indéfiniment à bord des navires.

- .6 Les passagers clandestins qui arrivent ou entrent sur le territoire d'un État sans être en possession des documents requis sont, en règle générale, des entrants illégaux. Il appartient aux États sur le territoire desquels ces passagers clandestins arrivent ou entrent de décider de la manière de régler pareille situation.
- .7 Les passagers clandestins en quête d'asile devraient être traités conformément aux principes de protection internationale qui sont énoncés dans les instruments internationaux, tels que les dispositions de la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 et du Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, et dans la législation nationale pertinente<sup>2</sup>.
- .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 coopérer avec l'armateur pour organiser le débarquement d'un passager clandestin dans un État approprié.
- .9 Un État devrait accepter le retour sur son territoire des passagers clandestins qui possèdent la pleine nationalité/citoyenneté de cet État ou ont le droit d'y résider.
- . 10 Si la nationalité ou la citoyenneté, ou encore le droit de résidence, sont impossibles à établir, l'État 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 le règlement final du dossier.

## **4 Mesures préventives**

### **4.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux**

**4.1.1 LES ÉTATS ET LES PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS ET AUTORITÉS DES PORTS ET DES TERMINAUX DEVRAIENT S'ASSURER QUE L'INFRASTRUCTURE NÉCESSAIRE ET LES MESURES OPÉRATIONNELLES ET DE SÛRETÉ DESTINÉES À EMPÊCHER DES PERSONNES CHERCHANT À MONTER CLANDESTINEMENT À BORD D'UN NAVIRE D'ACCÉDER AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES ET AUX NAVIRES SOIENT MISES EN PLACE DANS TOUS LEURS PORTS ET TIENNENT COMPTE DE L'ÉTENDUE DU PORT ET DU TYPE DE CARGAISON QUI Y EST CHARGÉE. CELA DEVRAIT ÊTRE FAIT EN ÉTROITE COOPÉRATION AVEC LES POUVOIRS PUBLICS COMPÉTENTS, LES ARMATEURS ET LES ENTITÉS À TERRE, EN VUE D'EMPÊCHER LES CAS D'EMBARQUEMENT CLANDESTIN DANS LE PORT EN QUESTION.**

**4.1.2 LES MESURES OPÉRATIONNELLES ET/OU LES MESURES DE SÛRETÉ DEVRAIENT PORTER NOTAMMENT SUR LES ÉLÉMENTS SUIVANTS, SELON QU'IL CONVIENT :**

- .1 des patrouilles régulières dans les zones portuaires;

---

<sup>2</sup> En outre, les pouvoirs publics voudront peut-être prendre en considération la conclusion non contraignante du Comité exécutif du HCR sur les passagers clandestins en quête d'asile (1988, No 53 (XXXIX)).

- .2 la mise en place d'installations d'entreposage spéciales spécifiques pour les cargaisons auxquelles les passagers clandestins peuvent accéder facilement et la surveillance continue des personnes et des cargaisons entrant dans ces zones;
- .3 l'inspection des entrepôts et des zones d'entreposage des marchandises;
- .4 la fouille de la cargaison, dans les cas où la présence de passagers clandestins est manifeste;
- .5 la coopération entre les pouvoirs publics, les armateurs et capitaines de navires et les entités à terre pertinentes lors de la mise au point des mesures opérationnelles;
- .6 la coopération entre les autorités portuaires et les autres autorités compétentes (par exemple les services de police, de douane et d'immigration) en vue d'empêcher le transport clandestin de personnes;
- .7 l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et d'autres entités à terre opérant dans les ports en vue de garantir que seul le personnel autorisé par ces entités participe aux opérations d'arrimage/de désarrimage ou de chargement/déchargement des navires ou autres tâches liées au séjour des navires au port;
- .8 l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et d'autres entités à terre en vue de garantir que le personnel qui a accès au navire peut être facilement identifié et qu'il existe une liste des personnes qui auront probablement à monter à bord du navire dans le cadre de leurs fonctions; et
- .9 l'encouragement des arrimeurs et autres personnes travaillant dans la zone portuaire à signaler aux pouvoirs publics et aux autorités portuaires la présence de toute personne qui n'aurait apparemment pas l'autorisation de se trouver dans la zone portuaire.

## **4.2 Armateur/Capitaine du navire**

4.2.1 Les armateurs et les capitaines de navires devraient avoir mis en place des mesures de sûreté adéquates qui, dans la mesure du possible, empêcheront les clandestins potentiels de monter à bord d'un navire ou, à défaut, permettront de les découvrir avant que le navire ne quitte le port ou, au plus tard, avant qu'il n'arrive au port d'escale suivant.

4.2.2 Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, les mesures de sûreté devraient inclure au moins les mesures préventives suivantes :

- .1 toutes les portes, écoutilles et moyens d'accès à des cales ou des magasins qui ne sont pas utilisés pendant le séjour du navire au port devraient être fermés à clé;
- .2 les points d'accès au navire devraient être limités au strict minimum et être adéquatement protégés;
- .3 les zones du navire situées du côté de la mer devraient être adéquatement protégées;

- .4 un service adéquat de garde sur le pont devrait être assuré;
- .5 les membres de l'équipage ou, avec l'accord du capitaine du navire, d'autres personnes devraient, dans la mesure du possible, tenir la liste des personnes qui montent à bord et qui descendent du navire;
- .6 des moyens de communication adéquats devraient être assurés; et
- .7 la nuit, un éclairage adéquat devrait être assuré à l'intérieur du navire et le long de la coque.

4.2.3 Lorsqu'il quitte un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, un navire devrait faire l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique et mettant l'accent sur les endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher. Les méthodes de fouille risquant de causer des blessures aux passagers clandestins cachés ne devraient pas être utilisées.

**4.2.4 AUCUN ESPACE NE DEVRAIT ÊTRE DÉSINFECTÉ PAR FUMIGATION OU ÊTRE RENDU ÉTANCHE AVANT D'AVOIR FAIT L'OBJET D'UNE FOUILLE APPROFONDIE DESTINÉE À S'ASSURER QU'AUCUN PASSAGER CLANDESTIN NE S'Y TROUVE.**

## **5 Responsabilités eu égard au règlement des cas d'embarquement clandestin**

### **5.1 Interrogatoire et notification par le capitaine**

Il incombe au capitaine du navire qui découvre des passagers clandestins à bord de prendre les mesures suivantes :

- .1 s'efforcer par tous les moyens de déterminer sans attendre le port dans lequel le passager clandestin a embarqué;
- .2 s'efforcer par tous les moyens d'établir l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté et le droit de résidence;
- .3 établir une déclaration contenant tous les renseignements disponibles utiles sur le passager clandestin, en vue de la présenter aux autorités compétentes (par exemple les pouvoirs publics du port d'embarquement, de l'État du pavillon et des ports d'escale suivants, le cas échéant) et à l'armateur. À cet égard, il faudrait, dans toute la mesure du possible, utiliser et remplir le modèle de formulaire qui figure en appendice;
- .4 notifier l'existence d'un passager clandestin et tous renseignements pertinents à l'armateur et aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon, étant entendu que, si un passager clandestin déclare être un réfugié, ce renseignement devrait être traité comme étant confidentiel dans la mesure jugée nécessaire pour sa sûreté;
- .5 ne pas modifier le voyage prévu pour chercher à débarquer un passager clandestin découvert à bord après que le navire a quitté les eaux territoriales de l'État où le passager clandestin a embarqué, sauf si les pouvoirs publics de l'État vers le port duquel le navire est dérouté ont donné l'autorisation de débarquer le passager clandestin ou si le

rapatriement a été organisé dans un autre pays, sous réserve que les documents nécessaires aient été établis et que l'autorisation de débarquer ait été donnée, ou sauf si des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire le justifient;

- .6 veiller à ce que le passager clandestin soit présenté aux autorités compétentes du port d'escale suivant conformément aux exigences qu'elles imposent;
- .7 prendre les mesures nécessaires pour veiller à la sûreté du passager clandestin, ainsi que d'une manière générale à sa santé, son bien-être et sa sécurité jusqu'au débarquement, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats;
- .8 s'assurer qu'il n'est pas demandé aux passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf dans des situations d'urgence ou dans le contexte de leur logement à bord; et
- .9 s'assurer que les passagers clandestins sont traités humainement, conformément aux principes fondamentaux.

## **5.2 L'armateur**

Il incombe à l'armateur du navire à bord duquel on découvre des passagers clandestins de prendre les mesures suivantes :

- .1 s'assurer que la présence d'un passager clandestin, et que tous renseignements pertinents le concernant, aient été notifiés aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;
- .2 exécuter tout ordre de renvoi qui pourrait être donné par les autorités nationales compétentes du port de débarquement;
- .3 couvrir tous les frais occasionnés par le renvoi, la détention, les soins et le débarquement du passager clandestin conformément à la législation des États susceptibles d'être impliqués.

## **5.3 L'État dans lequel se trouve le premier port d'escale d'après le plan de voyage**

Il incombe à l'État dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu dans le plan de voyage après la découverte du passager clandestin de prendre les mesures suivantes :

- .1 accepter le passager clandestin afin qu'il soit interrogé conformément à la législation nationale de cet État et, si l'autorité nationale compétente estime que cela faciliterait les choses, permettre à l'armateur et au correspondant compétent ou désigné du Club P&I de s'entretenir avec le passager clandestin;
- .2 envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin et lui fournir, le cas échéant et conformément à la législation nationale, un logement sûr, éventuellement aux frais de l'armateur, si :

- .1 le cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire, ou
- .2 le passager clandestin est muni de documents valides pour regagner son pays et les pouvoirs publics ont pu s'assurer 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 de renvoyer le passager clandestin à bord du navire sur lequel il est arrivé; 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 ou du passager clandestin;
- .3 faire tout son possible pour aider à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence;
- .4 faire tout son possible pour aider à déterminer la validité et l'authenticité des documents détenus par un passager clandestin et lorsque ces documents sont inadéquats, délivrer, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences en matière de sûreté, une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et d'autres renseignements importants. Cette lettre, autorisant le retour du passager clandestin soit dans son État 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 qui effectue le renvoi du passager clandestin. Cette lettre doit fournir les renseignements requis par les autorités compétentes aux points de transit et/ou au point de débarquement;
- .5 donner l'ordre de renvoyer le passager clandestin au port d'embarquement, dans l'État dont il possède la nationalité/citoyenneté ou dans lequel il a le droit de résider ou dans un autre État vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer, en coopération avec l'armateur;
- .6 informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de renvoi du passager clandestin, si ces frais 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, de même qu'ils devraient réduire au minimum la période pendant laquelle l'armateur est tenu de défrayer les pouvoirs publics des frais de subsistance d'un passager clandestin;
- .7 envisager de réduire les frais normalement exigibles si l'armateur a coopéré avec les autorités chargées du contrôle, à la satisfaction de ces dernières, aux mesures destinées à empêcher le transport de passagers clandestins ou lorsque le capitaine 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 le passager clandestin d'accéder au navire;

- .8 au cas où le passager clandestin n'est pas muni d'une pièce d'identité et/ou d'un titre de voyage, délivrer, si besoin est, un document attestant les circonstances dans lesquelles il a embarqué et est arrivé afin de faciliter son renvoi soit dans son État d'origine ou dans l'État du port d'embarquement, soit dans tout autre État vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer par un quelconque moyen de transport;
- .9 fournir le document au transporteur qui effectue le renvoi du passager clandestin;
- .10 tenir dûment compte, lorsqu'il ordonne la détention et le renvoi, des intérêts de l'armateur et des conséquences que ces instructions pourraient avoir pour lui, dans la mesure où cela est compatible avec l'exercice du contrôle et ses responsabilités ou obligations légales à l'égard du passager clandestin, ainsi que des frais à imputer sur les fonds publics;
- .11 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation<sup>3</sup>;
- .12 coopérer avec l'État du pavillon du navire pour identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité/citoyenneté et son droit de résidence, faciliter son débarquement et prendre des dispositions pour son renvoi ou son rapatriement; et
- .13 si le débarquement est refusé, notifier à l'État du pavillon du navire les raisons de ce refus.

#### 5.4 Ports d'escale suivants

S'il n'a pas été possible de débarquer le passager clandestin au premier port d'escale, il incombe à l'État du port de débarquement suivant de suivre les directives énoncées au paragraphe 5.3.

#### 5.5 État du port d'embarquement

Il incombe à l'État du port d'embarquement d'origine du passager clandestin (c'est-à-dire l'État dans lequel le passager clandestin est monté à bord du navire) de prendre les mesures suivantes :

- .1 accepter tout passager clandestin qui lui est renvoyé et qui possède la nationalité/citoyenneté du pays ou a le droit d'y résider;
- .2 accepter un passager clandestin qui lui est renvoyé, pour interrogatoire, lorsque le port où il a embarqué est identifié à la satisfaction des pouvoirs publics de l'État qui l'a reçu; les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne devraient pas renvoyer un tel passager clandestin dans l'État où il a été jugé précédemment inadmissible;
- .3 arrêter et détenir le passager clandestin potentiel, 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 passager clandestin potentiel 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

---

<sup>3</sup> Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

l'interrogent et le renvoient éventuellement; aucune somme ne doit être exigée de l'armateur pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;

- .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 de l'État du port d'embarquement ou dans un autre port du même État (et que le navire n'a pas entre-temps fait escale dans un port d'un autre État); aucune somme ne doit être exigée de l'armateur pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;
- .5 notifier les cas ou tentatives d'embarquement clandestin à l'Organisation<sup>4</sup>; et
- .6 réévaluer les dispositions et mesures préventives en place et vérifier que les éventuelles mesures correctives sont appliquées et sont efficaces.

#### **5.6 État dont le passager clandestin possède la nationalité ou dans lequel il a le droit de résider**

Il incombe à l'État dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté ou dans lequel il semble ou prétend avoir le droit de résider de prendre les mesures suivantes :

- .1 s'efforcer par tous les moyens d'aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté ou le droit de résidence du passager clandestin et fournir les pièces justificatives nécessaires le concernant, lorsqu'il a été établi que le passager clandestin possède la nationalité/citoyenneté ou le droit de résider auquel il prétend;
- .2 accepter le passager clandestin lorsque sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence a été établi; et
- .3 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation<sup>4</sup>.

#### **5.7 L'État du pavillon**

Il incombe à l'État du pavillon du navire de prendre les mesures suivantes :

- .1 être disposé, si cela est possible dans la pratique, à aider le capitaine/l'armateur ou l'autorité compétente du port de débarquement à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence;
- .2 être prêt à intervenir auprès de l'autorité pertinente pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion;
- .3 être prêt à aider le capitaine/l'armateur ou l'autorité du port de débarquement à prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin; et

---

<sup>4</sup> Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

.4 notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation<sup>5</sup>.

## **5.8 États traversés au cours du rapatriement**

Il incombe à tous les États traversés au cours du rapatriement d'autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par l'État du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve des conditions normalement requises en matière de visas et des intérêts en matière de sûreté nationale.

---

<sup>5</sup> Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

## APPENDICE

**FORMULAIRE POUR CONSIGNER LES RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PASSAGER  
CLANDESTIN, TEL QUE SPÉCIFIÉ DANS LA PRATIQUE RECOMMANDÉE 4.6.2 DE LA  
CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965,  
TELLE QUE MODIFIÉE**

<p><b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE</b></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><b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PASSAGER CLANDESTIN</b></p> <p><i>Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :</i>  <i>Lieu d'embarquement :</i>  <i>Pays d'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>  <i>Domicile :</i>  <i>Pays d'origine :</i></p> <p><i>Type de pièce d'identité, par exemple, No du passeport :</i>  <i>No de la carte d'identité ou du livret maritime :</i>  <i>Si ce document existe,</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 style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; vertical-align: middle;"> <p>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 la mesure nécessaire pour garantir sa sûreté.

*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 l'interrogatoire :*

*Signature du passager clandestin :*

*Signature du capitaine :*

*Date :*

*Date :*

\*\*\*



## ANNEXE 2

### LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-HUITIÈME 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 révision approfondie de la Convention

Possibilités offertes par le commerce électronique pour la facilitation du trafic maritime :

- .1 moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, la cargaison et les passagers
- .2 accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires ou versions électroniques de ces certificats et documents

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

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

Programme de travail

Élection du président et du vice-président pour 2012

Divers

\*\*\*



ANNEXE 3

COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ FAL PAR RAPPORT AUX RÉSULTATS ESCOMPTÉS

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
1.1.1.1	Analyse, démonstration et promotion continues de la corrélation entre une infrastructure des transports maritimes sûre, sans danger, efficace et respectueuse de l'environnement, l'expansion du commerce international et de l'économie mondiale et la concrétisation des objectifs du Millénaire pour le développement	Cette question fait l'objet d'un travail continu	ASSEMBLÉE CONSEIL COMITÉS			Travail continu	Travail continu	
1.1.2.7	Coopération avec les fournisseurs de données : protocoles d'échange de données avec des entités nationales, régionales et internationales	Cette question fait l'objet d'un travail continu	COMITÉS			Travail continu	Travail continu	
1.1.2.34	Communication de décisions ou de recommandations à l'AIEA : simplification des formalités relatives au transport de matières radioactives de la classe 7	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	
1.1.2.35	Communication de décisions ou de recommandations à la CEE-ONU et CEFAC-ONU : facilitation du commerce et transmission électronique de l'information	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
1.1.2.36	Communication de décisions ou de recommandations à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et à l'OMD : prévention du trafic illicite de drogues et lutte contre ce trafic	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	
1.1.2.37	Communication de décisions ou de recommandations à l'OMD : accomplissement des formalités concernant les navires, les personnes et les cargaisons et à la sûreté de la chaîne logistique	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	
1.1.2.38	Principes directeurs et stratégie en matière d'application des aspects de la Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies qui intéressent les travaux de l'OMI	Cette question fait l'objet d'un travail continu	MSC/LEG/TCC/FAL			Travail continu	Travail continu	
1.3.4.3	Établissement de la version définitive du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL	2010	FAL			Travaux achevés		Circulaire FAL.3/Circ.202 diffusée le 11 octobre 2010
3.5.1.5	Apports au PICT dans le domaine de la facilitation du trafic maritime international	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	
3.5.3.2	Mécanisme de renforcement des capacités relatif aux nouvelles mesures ou aux nouveaux instruments, comme le recommande la résolution A.998(25)	2011	COMITÉS			Travaux en cours	Travaux achevés	Circulaire FAL.3/Circ.206 diffusée le 6 juillet 2011

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
4.0.2.1	Directives sur l'établissement ou le perfectionnement des systèmes d'information (bases de données, sites Web, etc.) dans le cadre de la plate-forme du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS), selon qu'il convient	Cette question fait l'objet d'un travail continu	COMITÉS			Travail continu	Travail continu	
4.0.2.3	Protocoles d'échange de données avec des fournisseurs de données nationaux, régionaux et internationaux	Cette question fait l'objet d'un travail continu	COMITÉS			Travail continu	Travail continu	
4.0.5.1	Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	Cette question fait l'objet d'un travail continu	CONSEIL COMITÉS			Travail continu	Travail continu	Circulaire FAL.3/Circ.206 diffusée le 6 juillet 2011
6.1.1.2	Instruments non obligatoires : mesures visant à renforcer la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs	2011	MSC/FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	
8.0.1.1	Rapports relatifs à l'état de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL	Secrétariat		Travail continu	Travail continu	
8.0.1.2	Révision approfondie de la Convention FAL	2013	FAL				Travaux en cours	FAL 35/17, par. 4.16 et FAL 36/17, par. 4.22 Le Groupe de travail par correspondance a poursuivi les travaux en 2011, après le FAL 36

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
8.0.1.3	Examen du rôle, de la mission, des orientations stratégiques et des travaux du Comité FAL	2010	FAL			Travaux achevés		FAL 37/17 paragraphe 13.11
8.0.1.4	Établissement de la version définitive du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL	2010	FAL			Travaux achevés		Circulaire FAL.3/Circ.202 diffusée le 11 octobre 2010
8.0.2.1	Procédures d'accès à l'interface navire/port des agents et prestataires de service se rendant à bord d'un navire	2012	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	
8.0.2.2	Procédures visant à ce que les marins autorisés à descendre à terre puissent facilement quitter l'installation portuaire et y entrer, le cas échéant	2012	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	Circulaire FAL.3/Circ.201 diffusée le 27 septembre 2010
8.0.2.3	Directives relatives aux documents exigés des passagers, en particulier des passagers des navires de croisière en transit, pour leur passage rapide dans les ports	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL			Travail continu	Travail continu	
8.0.2.4	Procédures d'accomplissement des formalités concernant les cargaisons et les bagages dans une installation portuaire	2012	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	
8.0.2.5	Révision de la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 relative aux rapports sur les cas d'embarquement clandestin	2010	FAL			Travaux achevés		Circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 adoptée le 29 novembre 2010
8.0.2.6	Rapports et renseignements sur les migrants illégaux	Cette question fait l'objet d'un travail continu	FAL/MSC	Secrétariat		Travail continu	Travail continu	Circulaires de la série MSC.3

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
8.0.2.7	Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20))	2011	FAL/MSC			Travaux en cours	Travaux achevés	Résolution FAL.11(37) sur les "Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin"
8.0.3.1	Établissement de la version définitive des directives sur l'utilisation du guichet unique	2012	FAL			Travaux en cours	Travaux achevés	FAL.5/Circ.36 sur les Directives pour la mise en place d'un système de Guichet unique dans les transports maritimes
8.0.3.2	Établissement de la version définitive du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique	2011	FAL			Travaux en cours	Travaux achevés	FAL.5/Circ.35 sur le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique
8.0.3.3	Élaboration de solutions informatiques (signature électronique, etc.) pour faciliter le processus d'accomplissement des formalités concernant le navire, sa cargaison, ses passagers et son équipage	2012	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2010-2011 <sup>a</sup>	Description	Échéance* des travaux (année) <sup>b</sup>	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année <sup>c</sup>	Bilan de la seconde année <sup>c</sup>	Références <sup>d</sup>
11.1.1.1	Analyse, démonstration et promotion continues de la corrélation entre une infrastructure des transports maritimes sûre, sans danger, efficace et respectueuse de l'environnement, l'expansion du commerce international et de l'économie mondiale et la concrétisation des objectifs du Millénaire pour le développement	Cette question fait l'objet d'un travail continu	ASSEMBLÉE CONSEIL COMITÉS			Travail continu	Travail continu	

**NOTES :**

- a Lorsque le résultat comporte plusieurs éléments, il faudrait rendre compte de chacun de ces éléments.
- b Pour l'échéance des travaux, il faudrait mentionner l'année, et non le nombre de sessions, ou indiquer que la question fait l'objet d'un travail continu.
- c Les mentions figurant dans la colonne "Bilan" sont classées comme suit :
  - "Travaux achevés" signifie que les travaux relatifs au résultat en question ont été menés à bien;
  - "Travaux en cours" signifie que les travaux relatifs au résultat en question ont avancé, souvent avec des résultats intermédiaires (par exemple, projet d'amendements ou de directives) qui devraient en principe être approuvés à une date ultérieure de l'exercice biennal;
  - "Travail continu" signifie que le résultat se rapporte aux travaux permanents ou courants des organes intéressés de l'OMI; et
  - "Travaux reportés" signifie que l'organe intéressé de l'OMI a décidé de reporter la réalisation du résultat en question (par exemple dans l'attente de recevoir les documents pertinents).
- d Si le résultat consiste en l'adoption/approbation d'un instrument (par exemple résolution, circulaire, etc.), la référence de cet instrument devrait être clairement indiquée dans cette colonne.

\*\*\*

ANNEXE 4

AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS								
RÉSULTATS ACCEPTÉS POUR L'AGENDA AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE								
Numéro	Orientations stratégiques de référence	Mesures de haut niveau de référence	Description	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Délai	Remarques
1	6	6.1.1.2	Instruments non obligatoires : mesures visant à renforcer la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs	MSC/FAL			2 sessions [2014]	
2	8	8.0.1.2	Révision approfondie de la Convention FAL	FAL			2 sessions [2014]	FAL 35/17, paragraphe 4.16
3	8	8.0.2.1	Procédures d'accès à l'interface navire/port des agents et prestataires de service se rendant à bord d'un navire	FAL			1 session [2013]	
4	8	8.0.2.2	Procédures visant à ce que les marins autorisés à descendre à terre puissent facilement quitter l'installation portuaire et y entrer, le cas échéant	FAL			1 session [2013]	
5	8	8.0.2.4	Procédures d'accomplissement des formalités concernant les cargaisons et les bagages dans une installation portuaire	FAL			1 session [2013]	
6	8	8.0.3.3	Élaboration de solutions informatiques (signature électronique, etc.) pour faciliter le processus d'accomplissement des formalités concernant le navire, sa cargaison, ses passagers et son équipage	FAL			1 session [2013]	

\*\*\*



**ANNEXE 5**

**PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION  
ET PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2012-2013 INTÉRESSANT LES TRAVAUX  
DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS\***

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2012-2013
<b>Catégorie générale : Renforcer la position et l'efficacité de l'OMI</b>			
1.1.1	Ouvrir la voie dans ce domaine et promouvoir activement son rôle de première instance internationale pour les questions relevant de son mandat	1.1.1.1	Note : Dans la présente annexe, les résultats escomptés de l'Organisation correspondant à cette mesure de haut niveau sont classés au regard des mesures de haut niveau les plus pertinentes Analyse, démonstration et promotion continues de la corrélation entre une infrastructure des transports maritimes sûre, sans danger, efficace et respectueuse de l'environnement, l'expansion du commerce international et de l'économie mondiale et la concrétisation des objectifs du Millénaire pour le développement (Assemblée, Conseil, tous les Comités et Secrétariat)
1.1.2	Coopérer avec les institutions des Nations Unies et d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun	1.1.2.7	Coopération avec les fournisseurs de données : protocoles d'échange de données avec des entités nationales, régionales et internationales (tous les Comités, selon qu'il convient/Secrétariat)
		1.1.2.18	Échange de notes de liaison avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés : questions relatives aux personnes secourues en mer (MSC/FAL)
		1.1.2.34	Communication de décisions ou de recommandations à l'AIEA : simplification des formalités relatives au transport de matières radioactives de la classe 7 (FAL)
		1.1.2.35	Communication de décisions ou de recommandations à la CEE-ONU et CEFACT-ONU : guichet unique, facilitation du commerce et transmission électronique de l'information (FAL)
		1.1.2.36	Communication de décisions ou de recommandations à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et à l'OMD : prévention du trafic illicite de drogues et lutte contre ce trafic (FAL)
		1.1.2.37	Communication de décisions ou de recommandations à l'OMD : guichet unique, accomplissement des formalités concernant les navires, les personnes et les cargaisons et à la sûreté de la chaîne logistique (FAL)

\* Le texte barré correspond aux passages qu'il est proposé de supprimer de l'annexe de la résolution A.1012(26) et le texte souligné à ceux qu'il est proposé d'insérer/de modifier (R) dans cette annexe.

\*\* Le Conseil attribuera, en temps utile, un nouveau numéro aux mesures de haut niveau et aux résultats escomptés pour la période biennale 2012-2013. Les nouveaux résultats escomptés auxquels il n'est actuellement pas attribué de numéro sont signalés par la mention NOUVEAU RÉSULTAT.

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2012-2013
1.1.2	Coopérer avec les institutions des Nations Unies et d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun	1.1.2.38	Principes directeurs et stratégie en matière d'application des aspects de la Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies qui intéressent les travaux de l'OMI (MSC/LEG/TCC/FAL)
1.3.4	Promouvoir les mesures de facilitation	1.3.4.1	Participation aux travaux des instances internationales compétentes (Secrétariat)
		1.3.4.2	Intégration du module FAL dans le programme d'activités de formation sur la sûreté maritime (Secrétariat)
		1.3.4.3	<del>Établissement de la version définitive</del> Révision et mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL pour tenir compte des amendements à l'Annexe de la Convention FAL (FAL)
3.5.1	Examiner les programmes de coopération technique, en définir les priorités et les exécuter	3.5.1.5	Apports au PICT dans le domaine de la facilitation du trafic maritime international (FAL)
3.5.3	Élaborer de nouvelles mesures en vue de la fourniture d'une assistance technique	3.5.3.2	Mécanisme de renforcement des capacités relatif aux nouvelles mesures ou aux nouveaux instruments, comme le recommande la résolution A.998(25) (tous les Comités)
4.0.2	Créer une organisation fondée sur le savoir et l'information, en améliorant la gestion et la diffusion des données à l'aide de la technologie appropriée	4.0.2.1	Directives sur l'établissement ou le perfectionnement des systèmes d'information (bases de données, sites Web, etc.) dans le cadre de la plate-forme du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS), selon qu'il convient (tous les Comités, le cas échéant)
		4.0.2.3	Protocoles d'échange de données avec des fournisseurs de données nationaux, régionaux et internationaux (tous les Comités, selon qu'il convient/Secrétariat)
4.0.5	Maintenir à l'étude les méthodes de travail et processus	4.0.5.1	Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient (Conseil et tous les Comités)
6.1.1	Maintenir à l'étude les mesures (par exemple le Code ISPS) visant à renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires, y compris l'interface navire/port et les voies de navigation d'une importance stratégique	6.1.1.2	Instruments non obligatoires : mesures visant à renforcer la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs (MSC/FAL)

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2012-2013
8.0.1	Promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL et l'application de ses dispositions, en vue de l'application universelle des mesures visant à faciliter le trafic maritime international	8.0.1.1	<del>Rapports relatifs à l'état de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL)</del>
		8.0.1.2	Révision approfondie de la Convention FAL (FAL)
		8.0.1.3	<del>Examen du rôle, de la mission, des orientations stratégiques et des travaux du Comité FAL (FAL)</del>
		8.0.1.4	<del>Établissement de la version définitive</del> Révision et mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL pour tenir compte des amendements apportés à l'Annexe de la Convention FAL (FAL)
8.0.2	Veiller à trouver un juste équilibre entre les mesures destinées à renforcer la sécurité et les mesures visant à faciliter le trafic maritime international	8.0.2.1	Procédures d'accès à l'interface navire/port des agents et prestataires de service se rendant à bord d'un navire (FAL)
		8.0.2.2	Procédures visant à ce que les marins autorisés à descendre à terre puissent facilement quitter l'installation portuaire et y entrer, le cas échéant (FAL)
		8.0.2.3	Directives relatives aux documents exigés des passagers, en particulier des passagers des navires de croisière en transit, pour leur passage rapide dans les ports (FAL)
		8.0.2.4	Procédures d'accomplissement des formalités concernant les cargaisons et les bagages dans une installation portuaire (FAL)
		8.0.2.5	<del>Révision de la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.1 relative aux rapports sur les cas d'embarquement clandestin (FAL)</del>
		8.0.2.6	Rapports et renseignements sur les migrants illégaux (FAL)
		8.0.2.7	<del>Directives révisées sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)) (FAL/MSC)</del>
			NOUVEAU RÉSULTAT : Renforcement de la sûreté et facilitation du commerce international par le biais de directives sur les mesures visant à améliorer la reprise des échanges maritimes dans le contexte de la chaîne logistique mondiale et des transports maritimes (FAL en coopération avec l'OMD)

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2012-2013
8.0.3	Promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et des communications afin de favoriser l'amélioration et l'innovation continues dans la facilitation du trafic maritime	<del>(8.0.3.1)</del>	<del>(Établissement de la version définitive des directives sur l'utilisation du guichet unique (FAL))</del>
		<del>(8.0.3.2)</del>	<del>(Établissement de la version définitive du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL))</del>
8.0.3	Promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et des communications afin de favoriser l'amélioration et l'innovation continues dans la facilitation du trafic maritime	8.0.3.3	Élaboration de solutions informatiques (signature électronique, etc.) pour faciliter le processus d'accomplissement des formalités concernant le navire, sa cargaison, ses passagers et son équipage (FAL)
			NOUVEAU RÉSULTAT : Accès en ligne aux certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents (FAL, MSC, MEPC, LEG)
11.1.1	Mieux faire connaître le rôle des transports maritimes internationaux dans le commerce et l'économie au niveau mondial et l'importance du rôle de l'Organisation	11.1.1.1	Analyse, démonstration et promotion continues de la corrélation entre une infrastructure des transports maritimes sûre, sans danger, efficace et respectueuse de l'environnement, l'expansion du commerce international et de l'économie mondiale et la concrétisation des objectifs du Millénaire pour le développement (Assemblée, Conseil, tous les Comités et Secrétariat)