

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
38ème session
Point 15 de l'ordre du jour

FAL 38/15
8 mai 2013
Original: ANGLAIS

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

Table des matières

Section	Pages
1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	3
3 EXAMEN ET ADOPTION DES AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À LA CONVENTION	4
4 EXAMEN GÉNÉRAL DE LA CONVENTION Y COMPRIS HARMONISATION AVEC D'AUTRES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX	4
5 POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE POUR LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	14
6 FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	23
7 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL	30
8 INTERFACE NAVIRE/PORT	33
9 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES	35
10 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	37
11 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	38
12 PROGRAMME DE TRAVAIL	38
13 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2014	40
14 DIVERS	40
15 MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE	41



LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 LISTE RÉVISÉE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2013
- ANNEXE 2 LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TRENTE-NEUVIÈME 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 2014-2015 INTÉRESSANT LES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
- ANNEXE 6 NOTIFICATION ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS PAR LE BIAIS DU SYSTÈME MONDIAL INTÉGRÉ DE RENSEIGNEMENTS MARITIMES (GISIS)

1 GÉNÉRALITÉS – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa trente-huitième session du 8 au 12 avril 2013 sous la présidence de M. Y. Melenas (Fédération de Russie), qui a été élu à l'unanimité Président pour 2013 à l'ouverture de la session. Était également présente la Vice-présidente, Mme Marina Angsell (Suède), qui a été élue à l'unanimité Vice-présidente pour 2013 à l'ouverture de la session.

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres, d'un Membre associé, des représentants des programmes des Nations Unies, d'institutions spécialisées et des observateurs d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 38/INF.1.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

1.3 Le Secrétaire général a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé une allocution d'ouverture dont le texte intégral peut être téléchargé du site Web de l'OMI à partir du lien : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>. Au cours de son allocution, le Secrétaire général a rendu hommage à la façon dont l'ancien Président du Comité, M. Charles Abela (Malte), s'était acquitté de ses fonctions. Le Comité s'est par la suite associé à cet hommage.

Remarques du Président

1.4 Le Président a remercié le Secrétaire général de ses conseils et de ses paroles d'encouragement et lui a donné l'assurance que le Sous-comité et ses groupes de travail tiendraient dûment compte de ses avis et requêtes au cours de leurs délibérations.

Adoption de l'ordre du jour

1.5 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire diffusé sous la cote FAL 38/1 comme ordre du jour de la session et a décidé qu'il tiendrait compte au cours de ses travaux de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 38/1/1 et il a pris note du calendrier provisoire destiné à servir de guide pour la conduite des travaux de la session.

Pouvoirs

1.6 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 fournis dans les documents FAL 38/2 et FAL 38/2/1 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux de l'A 27, du MSC 90, du MSC 91, du MEPC 63, du MEPC 64, du COMSAR 16, du LEG 99, du TC 62, du C 108 et du C 109 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 FSI 21 et il a décidé qu'il les examinerait dans le cadre du point 5 de l'ordre du jour.

2.3 Le Comité a examiné le document FAL 38/2/2 (Danemark) relatif à l'examen périodique des prescriptions administratives des instruments obligatoires de l'OMI et a décidé qu'il traiterait cette question au titre du point 14 de l'ordre du jour.

3 EXAMEN ET ADOPTION DES AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À LA CONVENTION

3.1 Le Comité a noté qu'aucun amendement à l'Annexe de la Convention ne lui avait été soumis pour examen ou adoption à la présente session mais qu'il examinerait un certain nombre de questions connexes au titre du point 4 de l'ordre du jour et, en particulier, le rapport du Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de la Convention.

4 EXAMEN GÉNÉRAL DE LA CONVENTION, Y COMPRIS HARMONISATION AVEC D'AUTRES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX

Examen des Normes et des Pratiques recommandées

4.1 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 de la Convention FAL, à laquelle était joint un questionnaire destiné à tous les États Membres, qui devait permettre d'obtenir des renseignements à jour sur les différences relevées par les Gouvernements contractants par rapport aux Normes et sur la mise en œuvre des Pratiques recommandées et de déterminer les difficultés auxquelles se heurtaient les Gouvernements non contractants.

4.2 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 des différences entre leurs propres pratiques et les Normes de la Convention depuis 2007, ce qui représentait un taux de réponse inférieur à 8 %.

4.3 Le Comité a décidé d'examiner la circulaire FAL.3/Circ.187 à laquelle renvoyait le document FAL 38/6 (Secrétariat) au titre du présent point de l'ordre du jour plutôt qu'au titre du point 6 de l'ordre du jour, étant donné que le renvoi à cette circulaire concernait l'examen de Normes et Pratiques recommandées. Le Comité a décidé d'annuler la circulaire FAL.3/Circ.187 et d'en différer l'examen jusqu'à ce que la nouvelle Annexe de la Convention ait été approuvée.

4.4 Le Comité a décidé qu'avant de pouvoir arrêter la date définitive de l'application obligatoire de l'échange électronique de renseignements, il faudrait procéder à une analyse approfondie des coûts et des avantages que présentait la création de ce système.

Révision générale de la Convention FAL

4.5 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, ainsi que d'en actualiser les dispositions pour qu'elles rendent compte, en particulier, 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, surtout ceux qui avaient rencontré des difficultés pour adhérer à la Convention, à soumettre des propositions pertinentes, accompagnées d'arguments justificatifs, au sujet de la marche à suivre pour procéder à cette révision, les nouvelles

questions qu'il faudrait peut-être examiner dans le cadre de la Convention et les dispositions existantes qu'il y aurait lieu de modifier.

4.6 Le Comité a noté que, à sa trente-sixième session, aucun document spécifique ayant trait à la révision n'avait été reçu par le Secrétariat et il avait décidé que le Groupe de travail sur l'examen général et l'application de la Convention pourrait entamer la révision en identifiant les sections qui pourraient être obsolètes et qu'un groupe de travail par correspondance devrait poursuivre cette tâche pendant l'intersession.

4.7 Le Comité a rappelé que, après avoir noté qu'un certain nombre de dispositions ne rendaient pas compte des normes actuelles du secteur, le FAL 36 avait encouragé les Gouvernements contractants à soumettre des propositions d'amendements à la Convention et à répondre au questionnaire élaboré pour que les États Membres identifient les domaines dans lesquels il existait des différences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées appliquées. Le FAL 36 avait constitué un groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de la Convention.

4.8 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté que le Secrétariat n'avait reçu aucun document relatif à un examen général de la Convention.

4.9 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de la Convention et avait noté que certaines des tâches du mandat approuvé par le FAL 36 étaient en attente et devaient avancer. Le Comité a rappelé également que le FAL 37 avait 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 à laquelle il devait soumettre son 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 le Code ISPS. Les autres modifications proposées concernaient l'utilisation exclusive de moyens électroniques pour communiquer les renseignements et les formalités concernant l'arrivée et le départ des personnes, ainsi que les dispositions relatives aux passagers clandestins. Le Groupe de travail par correspondance avait en outre recommandé de rendre à terme la Convention plus contraignante, ce qui supposait d'envisager de modifier non seulement l'Annexe de la Convention, au moyen de la procédure décrite à l'article VII de la Convention, mais aussi la Convention proprement dite, au moyen de la procédure énoncée à l'article IX. Compte tenu du nombre limité de représentants ayant participé aux travaux du Groupe de travail par correspondance, le FAL 37 avait décidé que toutes les propositions devraient être examinées plus avant au sein du Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention.

4.10 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait reconnu que les amendements à la Convention devraient permettre une transition progressive du système utilisant le papier à un système électronique de communication des renseignements, de sorte qu'il y aurait une période durant laquelle les deux systèmes coexisteraient et seraient acceptés l'un comme l'autre par les Gouvernements contractants. Le FAL 37 avait aussi estimé qu'il faudrait examiner soigneusement les références à d'autres instruments internationaux, par exemple le Code ISPS et le Cadre de normes SAFE de l'OMD, et trouver un juste milieu entre incorporer leurs dispositions dans l'Annexe et citer en référence les instruments dont elles proviennent dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention.

4.11 Le Comité a rappelé que le FAL 37 n'avait pas été en mesure d'approuver la proposition visant à inclure des prescriptions en matière de visa dans la liste de l'équipage FAL et la liste des passagers FAL et avait décidé que cette question devrait être examinée plus avant au sein du nouveau Groupe de travail par correspondance, dont la

composition devrait être élargie. Les États Membres avaient aussi été invités à soumettre des propositions à ce sujet au FAL 38.

4.12 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait souscrit au point de vue du Groupe de travail selon lequel il faudrait actualiser à nouveau le Manuel explicatif se rapportant à la Convention et avait décidé de recenser dans l'Annexe de la Convention les dispositions et expressions qui auraient mieux leur place dans ce manuel dans le cadre des travaux futurs sur la révision approfondie.

4.13 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 37 avait décidé que les propositions visant à modifier les articles de la Convention devraient lui être soumises par écrit et qu'il avait reconnu également que des travaux importants étaient nécessaires pour achever la révision approfondie de l'Annexe de la Convention et avait convoqué le Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de l'Annexe de la Convention.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.14 Le Comité a pris acte avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 38/4) et des travaux considérables effectués sur la révision de la Convention, en particulier par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret (France). Ce rapport contenait une analyse des nouvelles propositions et certaines questions y étaient clarifiées; toutefois, il fallait encore faire avancer les travaux sur certains points clés examinés au FAL 37 qui restaient en suspens. Les amendements qu'il était proposé d'apporter à l'Annexe concernaient notamment :

- .1 le traitement de l'échange électronique de données dans la Convention FAL – à savoir si la Convention FAL devrait tenir davantage compte du développement et du potentiel de la transmission électronique et si elle devrait être plus contraignante dans la promotion de son utilisation;
- .2 l'intérêt, en ce qui concerne les données à transmettre préalablement à l'arrivée et préalablement au départ, d'harmoniser la Convention FAL avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD et de donner le statut de normes aux pratiques recommandées FAL pertinentes; et
- .3 la mention du numéro de visa, s'il y a lieu, dans la liste de l'équipage et la liste des passagers et sur la carte de débarquement.

4.15 Ayant noté que le texte proposé par le Groupe de travail par correspondance utilisait indifféremment les formes "doit" et "devrait", le Comité a décidé de maintenir la pratique actuelle en l'appliquant à l'Annexe révisée de la Convention FAL, à savoir utiliser "doit" pour les normes et "devrait" pour les pratiques recommandées.

Traitement de l'échange électronique de données dans la Convention FAL

4.16 Le Comité a examiné de manière approfondie la question de savoir si la Convention FAL devrait davantage tenir compte du développement et des possibilités de transmission électronique et si elle devait être plus contraignante dans la promotion de son utilisation. Le Comité a estimé qu'il était important d'utiliser les moyens de transmission des renseignements par voie électronique, qui était l'une des raisons motivant l'examen général de l'Annexe de la Convention, tout en notant qu'il n'était pas possible de faire appliquer cette utilisation, dans la mesure où il était nécessaire de prévoir une période durant laquelle le système papier et le système électronique coexisteraient et seraient acceptés par les

Gouvernements contractants. Le Comité a décidé de renvoyer la question au Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention, pour qu'il l'examine.

Possibilité d'harmoniser la Convention FAL avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD et de donner le statut de norme à la pratique recommandée FAL pertinente

4.17 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance sur ce sujet et a décidé qu'il était souhaitable d'harmoniser la Convention FAL avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD, sans pour autant rendre ces dispositions obligatoires dans la Convention. Une délégation a suggéré qu'il fallait préciser la portée des données à transmettre préalablement à l'arrivée ou au départ du navire et déterminer si cela s'appliquait uniquement aux renseignements liés à la sûreté. Le Comité a décidé de renvoyer cette question au Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention, pour qu'il l'examine.

Mention du numéro de visa dans la liste de l'équipage et la liste des passagers et sur la carte de débarquement

4.18 Le Comité a examiné le document présenté par le Libéria, les Philippines, la CLIA, l'ICS et l'ISF (FAL 38/4/3), dans lequel il était proposé de modifier la Convention pour l'harmoniser avec la Convention No 185 de l'OIT et d'inclure une nouvelle pratique recommandée qui prévoit des dispositions pour permettre aux gens de mer de demander un visa avant l'arrivée au port, ou peu avant l'arrivée et, si cela était accepté, le numéro de visa devrait figurer dans la liste de l'équipage, la liste des passagers et sur la carte d'embarquement/de débarquement.

4.19 Le Comité a décidé de respecter le principe selon lequel les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir de visa pour être autorisés à se rendre à terre comme il est déjà énoncé dans la Norme 3.45. Le Comité a décidé de renvoyer la question des visas utilisés à d'autres fins au Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention, pour qu'il l'examine et donne son avis sur l'inclusion du numéro de visa, s'il y a lieu, dans la liste de l'équipage, la liste des passagers et sur la carte de débarquement.

4.20 Le Comité a examiné le document présenté par l'IVODGA (FAL 38/4/1), dans lequel il est proposé de modifier le formulaire FAL 7 (Manifeste de marchandises dangereuses) mais, comme les amendements proposés exigeaient des compétences techniques sur les marchandises dangereuses, le Comité a décidé de renvoyer la question au DSC 18 pour qu'il l'examine.

4.21 Une délégation a noté que la version actuelle du formulaire FAL 7 faisait référence à la règle 4.3 de l'Annexe III de MARPOL 73/78, mais que cette règle serait renumérotée pour devenir la règle 4.2 dans la résolution MEPC.193(61). Le Comité a décidé d'apporter cette modification en conséquence au FAL 39, lorsque la résolution entrerait en vigueur.

Procédure d'adoption des amendements dans le cadre de l'examen général de l'Annexe de la Convention

4.22 Le Comité a noté que, conformément à la décision du FAL 37, le FAL 39 devrait avoir lieu 18 mois après le FAL 38 et il a donc décidé qu'il était souhaitable d'examiner la feuille de route pour l'adoption de ces amendements. Le Comité a également pris note des

procédures à appliquer pour examiner l'Annexe de la Convention FAL, telles qu'énoncées à l'article VII de la Convention :

Amendement proposé par un Gouvernement contractant Article VII 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Diffusé trois mois avant la réunion du Comité FAL - Adopté par le Comité FAL (les deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants) - Entre en vigueur 15 mois après la communication de la proposition à tous les Gouvernements contractants, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient, dans un délai de 12 mois après cette communication, notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ladite proposition
Conférence convoquée à la demande d'au moins un tiers des Gouvernements contractants (39 Gouvernements contractants) Article VII 3)	<ul style="list-style-type: none"> - Amendement adopté par une conférence (par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants) - Entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants

4.23 Le Comité a examiné trois options relatives à l'adoption d'amendements à l'Annexe à la Convention FAL :

- .1 adopter les amendements au FAL 40, en octobre 2015. Le FAL 39 devant se tenir en octobre 2014, cette proposition signifiait que deux sessions ordinaires du Comité FAL seraient nécessaires au cours de la période biennale 2014-2015;
- .2 charger un groupe de travail intersessions, convoqué au printemps de 2014, d'élaborer le texte, en vue de l'adoption des amendements au FAL 39, en octobre 2014; et
- .3 adopter les amendements lors d'une conférence qui serait convoquée vers la fin de 2015.

4.24 Le Comité a examiné la question de manière approfondie et noté que la méthode à adopter devrait être approuvée par le Conseil, car elle avait des incidences sur le budget pour la période biennale 2014-2015, mais, de l'avis général, il a été jugé souhaitable d'adopter les amendements au cours de la période biennale 2014-2015.

4.25 La majorité des délégations ont indiqué qu'elles préféraient l'option 2 (charger un groupe de travail intersessions, convoqué au printemps de 2014, d'élaborer le texte révisé des amendements pour adoption au FAL 39, en octobre 2014). Toutefois, certains États Membres craignaient que le C 110 ne soit pas en mesure de l'approuver, car il n'avait pas été dûment justifié; ils ont proposé une autre option, à savoir que, selon l'état d'avancement de l'examen, le FAL 39, en octobre 2014, pourrait demander au C 113 d'autoriser au cours de la période biennale 2014-2015 la tenue d'une seconde session du Comité FAL qui pourrait durer jusqu'à trois jours, (FAL 40, en octobre 2015), aux fins d'approbation des amendements. Le Comité n'étant pas parvenu à un accord unanime, il a décidé de renvoyer les deux options susmentionnées au C 110, afin qu'il les examine et prenne les mesures qu'il jugerait appropriées.

Autorisation de descendre à terre et accès aux navires

4.26 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 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 congés à terre et d'avoir accès aux services sociaux pour gens de mer basés à terre, y compris à des soins médicaux.

4.27 Le Comité a rappelé aussi la circulaire MSC.1/Circ.1342, datée de mai 2010, qui indiquait notamment que :

"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."

4.28 Le Comité a rappelé en outre que la circulaire FAL.3/Circ.201 (diffusée en septembre 2010) 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."

4.29 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait examiné le document FAL 37/8, dans lequel le Secrétariat rendait compte des mesures prises par le Comité juridique au sujet du traitement équitable des gens de mer à propos du refus de l'autorisation de descendre à terre et de l'accès à des services médicaux à terre, et le document FAL 37/8/5, dans lequel la République islamique d'Iran présentait des observations au sujet du document FAL 37/8 concernant la nécessité de modifier la norme pertinente de la Convention FAL (Norme 3.44) pour éviter de traiter de manière discriminatoire les gens de mer en raison de la nationalité

ou des croyances religieuses, dans le contexte des permissions à terre et de l'accès à des installations médicales à terre. Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté que la République islamique d'Iran avait l'intention, en l'absence de toute proposition concrète, de présenter à la prochaine session du Comité un texte modifié de la Norme 3.44.

4.30 Le Comité a examiné la proposition présentée par la République islamique d'Iran (FAL 38/4/2), laquelle visait à modifier la Norme 3.44 de la Convention FAL pour éviter de traiter de manière discriminatoire les gens de mer en raison de la nationalité ou des croyances religieuses, en ce qui concernait l'autorisation de descendre à terre et l'accès à des installations médicales à terre. La plupart des intervenants ont souligné qu'il fallait accorder l'autorisation de descendre à terre sans aucune discrimination et appuyé la proposition, sous réserve des travaux qui pourraient être effectués et des modifications qui pourraient être apportées par le Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention. Le Comité a décidé de transmettre ce document audit Groupe de travail, pour qu'il l'examine et poursuive les travaux à ce sujet, en prenant en considération les instruments existants de l'OMI.

Constitution du Groupe de travail

4.31 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention, qui serait présidé par la Vice-présidente du Comité, Mme Marina Angsell (Suède) et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 38/4, FAL 38/4/2 et FAL 38/4/3, ainsi que des débats menés et des décisions prises à ce sujet en séance plénière :

- .1 faire avancer les travaux sur la révision approfondie de l'Annexe de la Convention FAL et, en particulier :
 - .1 rédiger une norme qui établisse un engagement ferme à mettre en place un futur système d'échange électronique de renseignements;
 - .2 rédiger une pratique recommandée qui permette, au cours d'une période transitoire, de soumettre et de demander tant des documents papier que des documents électroniques;
 - .3 examiner les délais dans lesquels la mise en place d'un système d'échange électronique devrait être rendue obligatoire;
 - .4 harmoniser la Convention FAL avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD, en conservant les dispositions non obligatoires de ce dernier, fournir en particulier des recommandations sur la portée des renseignements à communiquer préalablement à l'arrivée et au départ et déterminer si seuls les renseignements liés à la sûreté sont concernés;
 - .5 conserver le texte de la Norme 3.45 et fournir une recommandation sur l'inscription du numéro de visa, le cas échéant, dans la liste de l'équipage et des passagers et sur la carte de débarquement; et
 - .6 examiner les amendements à la Norme 3.44, en tenant compte des instruments existants de l'OMI, y compris les circulaires MSC.1/Circ.1342 et FAL.3/Circ.201, ainsi que des propositions de texte qui figurent dans le document FAL 38/4/2,

sous réserve des modifications de texte qui pourraient être apportées conformément aux instructions de la plénière;

- .2 examiner le texte qui figure entre crochets dans le projet de texte modifié de l'annexe 1 du document FAL 37/WP.5;
- .3 identifier, le cas échéant, les tâches qu'il reste à examiner du mandat du Groupe de travail par correspondance constitué par le FAL 37, et déterminer si elles restent pertinentes;
- .4 examiner s'il souhaite recommander de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de la Convention FAL et, dans l'affirmative, en informer le Comité et élaborer un projet de mandat qui inclue les tâches pertinentes que le groupe de travail par correspondance précédent avait laissé en suspens; et
- .5 présenter un rapport en séance plénière le vendredi 12 avril 2013.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.32 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 38/WP.4) au titre du présent point de l'ordre du jour, le Comité a noté les progrès réalisés par le Groupe de travail sur la révision de l'annexe de la Convention FAL, dont il est rendu compte à l'annexe 2 du document FAL 38/WP.4, et a décidé, en principe, de relancer le débat sur le texte qui demeurait entre crochets. Toutefois, il a reconnu que cela n'empêchait pas d'examiner d'autres considérations ou questions ayant trait à toute partie de l'annexe révisée de la Convention FAL. En particulier, il a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

4.33 Le Comité a pris note des débats du Groupe concernant la question de savoir à quel moment il faudrait adopter l'échange électronique de renseignements et a décidé de renvoyer cette question au Groupe de travail par correspondance en tenant compte du délai à respecter au sujet des mesures à prendre pour adopter les amendements.

4.34 Le Comité a approuvé la proposition de la Norvège selon laquelle, vu les coûts et la complexité des systèmes d'échange électronique de renseignements, mais aussi les avantages qu'ils présentent pour réduire les charges administratives qui pèsent sur les capitaines de navires et les Administrations, il fallait inviter le TC 63 à envisager de prévoir une nouvelle activité de projet dans le PICT. Cette nouvelle activité pourrait consister à dispenser aux États Membres une assistance financière et technique pour qu'ils mettent en place des systèmes d'échange électronique de renseignements.

4.35 Le Comité a approuvé le projet d'amendements à la Norme 2.1 qui rend compte de la conclusion du groupe selon laquelle les renseignements à fournir préalablement à l'arrivée et au départ des navires avaient une portée plus large que les renseignements liés à la sûreté et qu'ils ne s'y limitaient pas.

4.36 Le Comité a souscrit à l'avis du groupe sur l'harmonisation avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD au sujet des délais particuliers à respecter pour la transmission de renseignements à fournir préalablement à l'arrivée et au départ des navires, selon lequel il était impossible d'harmoniser les délais de transmission desdits renseignements figurant dans la Convention FAL avec les données du Cadre de normes SAFE, car les délais indiqués dans le Cadre ne portaient que sur les renseignements liés à la sûreté.

4.37 Le Comité a souscrit au projet d'amendements à la Norme 3.44 approuvé par le Groupe, lequel fait obligation d'accorder aux équipages l'autorisation de descendre à terre de manière non discriminatoire, et a également approuvé la disposition connexe contenue dans le projet de norme 3.44*bis*, qui prescrit aux pouvoirs publics de communiquer aux gens de mer et aux capitaines les raisons de refuser l'autorisation de descendre à terre et de le faire par écrit, s'ils le demandent.

4.38 Tout en appuyant pleinement les principes de la non-discrimination à l'égard des gens de mer qui souhaitent obtenir l'autorisation de descendre à terre et de la nécessité pour les pouvoirs publics qui refusent cette autorisation de justifier leur refus, la délégation indienne n'était pas partisane d'en faire une norme, pour des raisons pratiques et techniques. Toutefois, elle a préconisé d'indiquer les deux aspects dans une pratique recommandée.

4.39 Lorsqu'il a examiné la question des amendements au Manifeste de marchandises dangereuses, tels que proposés dans le document FAL 38/4/1, le Comité a souscrit à la proposition du Groupe visant à attendre l'avis du Sous-comité DSC, qui pourrait alors être pris en considération à la prochaine session du Comité.

4.40 Le Comité a noté que le Groupe avait longuement examiné la question concernant l'inscription du numéro de visa dans la liste de l'équipage FAL et la liste des passagers FAL, ainsi que sur la carte d'embarquement/de débarquement des passagers. La majorité des délégations qui s'étaient exprimées n'ayant pas appuyé l'inscription du numéro de visa dans la liste de l'équipage (Norme 2.6.1) ni sur la carte d'embarquement/ de débarquement (Pratique recommandée 3.6) et les groupes de travail et groupes de travail par correspondance ayant examiné la question à maintes reprises, le Comité a décidé de supprimer le numéro de visa des dispositions susmentionnées. Toutefois, comme la question concernant l'inscription du numéro de visa dans la liste des passagers (Pratique recommandée 2.7.3) n'avait pas été réglée, il appartenait au Groupe de travail par correspondance de l'examiner plus avant.

4.41 Le Comité a noté que le Groupe était d'avis de renforcer l'obligation de notifier les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation et a rappelé la décision qu'il avait prise auparavant de prier instamment les Gouvernements Membres de signaler les cas d'embarquement clandestin en se servant à cet effet du module du GISIS prévu à cet effet.

4.42 Le Comité a noté que le Groupe avait recensé dans l'annexe de la Convention les dispositions et expressions qu'il vaudrait mieux traiter dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention et a souscrit au point de vue du Groupe selon lequel il faudrait rédiger un texte explicatif qui pourrait servir à modifier le Manuel explicatif ultérieurement.

4.43 Le Comité a estimé qu'il fallait poursuivre les travaux avant de pouvoir achever la révision approfondie de l'Annexe de la Convention et il a convoqué le Groupe de travail par correspondance sur la révision approfondie de l'Annexe de la Convention, dont les travaux seraient coordonnés par la France, en lui confiant le mandat indiqué au paragraphe 4.44.

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

4.44 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 approfondie de l'Annexe de la Convention FAL, en tenant compte des débats précédents et du texte figurant dans le document FAL 38/WP.4;
- .2 donner son avis, en fournissant une justification adéquate, sur la date à laquelle la mise en place de l'échange électronique de données devrait devenir obligatoire par une modification de la Norme 1.3*bis*;
- .3 établir un projet de texte, clairement distinct du texte de l'Annexe de la Convention dans le rapport du Groupe de travail par correspondance, qui puisse être utilisé pour la révision du Manuel explicatif afin de fournir d'autres précisions et des éléments d'information sur les amendements apportés, en particulier en ce qui concerne :
 - .1 la Norme 2.16.1, pour justifier l'inclusion de l'expression "lieu de résidence" compte tenu des paragraphes 4.24 et 4.25 du document FAL 38/WP.4; et
 - .2 la Norme 2.23, eu égard à la responsabilité de l'armateur;
- .4 rédiger des dispositions relatives aux modifications des renseignements ou documents communiqués antérieurement;
- .5 donner un avis sur les questions non réglées relatives à la mention des numéros de visa, le cas échéant, sur la liste des passagers;
- .6 examiner l'insertion de renseignements sur le tirant d'eau dans les éléments de données de la Déclaration générale (paragraphes 4.7 à 4.9 du document FAL 38/WP.4);
- .7 examiner l'amendement proposé à la Norme 3.44 eu égard à l'expression "bonnes raisons" (paragraphe 4.17 du document FAL 38/WP.4);
- .8 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 insérées;
- .9 déterminer les modifications à apporter aux formulaires FAL pour tenir compte des modifications qu'il est proposé d'apporter aux normes;

*

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

- .10 examiner les autres questions mises en évidence par le MSC 88, à savoir :
 - .1 étayer les renseignements concernant l'effet qu'ont les passagers 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; et
 - .2 revoir systématiquement l'emploi des termes "renvoyer" et "refouler";
- .11 examiner la circulaire FAL.6/Circ.13, intitulée "Simplification des formalités pour éviter les conditions qui compromettent la sécurité";
- .12 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 de la Convention, identifier les autres éléments d'orientation à inclure dans le Manuel explicatif;
- .13 envisager les pratiques liées à la reprise du commerce et à la planification d'urgence; et
- .14 soumettre son rapport à temps à la prochaine session du Comité.

5 POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE POUR LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME

Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait révisé et mis à jour 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 révisé avant de la transmettre au MEPC 62 pour examen. Le MSC 88 et le MEPC 62 avaient approuvé la proposition d'amendements au projet de liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord et avait diffusé la liste sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS/C.1/Circ.1409.

5.2 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait estimé qu'il pourrait être bien plus rationnel que le MSC, et plus précisément l'un de ses sous-comités, comme le Sous-comité FSI, prenne l'initiative de réviser le document à l'avenir. Le FAL 36 avait donc chargé le Secrétariat de porter ce point de vue à l'attention du MSC 88 et avait invité ce comité à voir s'il serait disposé à maintenir la circulaire à l'étude de cette façon.

5.3 Le Comité a noté que le MSC 88 et le MEPC 63 avaient souscrit au point de vue du FAL 36 selon lequel ces révisions devraient être entreprises régulièrement par le MSC. Il a noté également que le MEPC 64 et le MSC 91 avaient chargé le FSI 21 de commencer à réviser la circulaire FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS/C.1/Circ.1409.

5.4 Le Comité a examiné la circulaire et la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, telles que révisées par le FSI 21. Il a accepté la suggestion faite par une délégation, selon laquelle il faudrait modifier le texte approuvé par le FSI 21, afin d'y incorporer certains amendements aux renseignements relatifs à la stabilité et

un renvoi au Manuel de chargement du grain, et l'a ensuite renvoyé au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, afin qu'il y apporte des modifications.

Modification du Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et du commerce électronique

5.5 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.35 concernant le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, avait décidé de maintenir le Répertoire à l'étude et de le modifier lorsque les circonstances le justifieraient et avait invité les Gouvernements Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif à porter à son attention, dès qu'ils le pourraient, les résultats de l'expérience qu'ils auraient acquise de l'utilisation du Répertoire afin d'examiner les mesures à prendre.

5.6 Le Comité a rappelé également que le FAL 37 avait décidé que le Secrétariat devrait demander à être inscrit sur la liste de diffusion du Groupe chargé des questions douanières (TBG4) du CEFAC-ONU et devrait informer 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 avait 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.

5.7 Le Comité a noté les changements intervenus dans la structure du CEFAC-ONU au cours des deux dernières années. Le Groupe des procédés commerciaux internationaux (TBG) ayant été remplacé par des volets du programme à élaborer, le TBG4, lié au Groupe chargé des questions douanières, a été remplacé par le volet du programme à élaborer intitulé "Facilitation du commerce et des transports", qui comprenait les coordonnateurs de domaine pour les douanes, les transports et la logistique et les procédures du commerce international. Compte tenu de ces changements, le Secrétariat était en train de chercher un système d'un rapport coût-efficacité plus élevé pour répondre à la demande du FAL 37.

5.8 Le Comité a noté que le Secrétariat avait apporté de légères modifications à la circulaire FAL.5/Circ.35 et avait diffusé le 23 mai 2012 la nouvelle circulaire FAL.5/Circ.35/Rev.1.

5.9 Le Comité a examiné les documents FAL 38/5/4, FAL 38/5/5, FAL 38/5/6, FAL 38/5/7, FAL 38/5/8, FAL 38/5/9, FAL 38/5/10 et FAL 38/5/11, dans lesquels le Japon proposait des amendements à la circulaire FAL.5/Circ.35/Rev.1, intitulée "Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique", qui concernaient les formulaires FAL 1 à 7 et le rapport sur la sûreté du navire, respectivement.

Constitution d'un groupe de rédaction

5.10 À l'issue d'un débat, le Comité a constitué un groupe de rédaction sur la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, qui serait présidé par M. K. Itoh (Japon) et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après en tenant compte des documents FAL 38/5/4, FAL 38/5/5, FAL 38/5/6, FAL 38/5/7, FAL 38/5/8, FAL 38/5/9, FAL 38/5/10 et FAL 38/5/11 :

- .1 passer en revue le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, dont le texte figure dans la circulaire FAL.5/Circ.35/Rev.1;

- .2 passer en revue également le tableau de correspondance de chacun des formulaires FAL et du rapport sur la sûreté (utilisation du CUSREP), dans le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (FAL.5/Circ.35/Rev.1);
- .3 passer en revue le rapport sur la sûreté (fondé sur BERMAN); et
- .4 soumettre un rapport écrit au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires au plus tard le mercredi 10 avril 2013 à 12 h 00, afin qu'il approuve le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

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

5.11 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait pris note des renseignements généraux qui résumaient les travaux effectués depuis le FAL 32 au sujet de "l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires".

5.12 Le Comité a rappelé que la circulaire FAL.3/Circ.203 sur l'accès en ligne aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires avait été diffusée le 12 janvier 2011, 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, et que le Secrétariat avait reçu des réponses de onze États Membres et d'un État associé.

5.13 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait pris note des principales conclusions ci-après de l'analyse des réponses au questionnaire :

- .1 les réponses étaient affirmatives en ce qui concernait la poursuite du projet et indiquaient que ce projet serait utile pour l'accomplissement des formalités concernant les navires;
- .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 versions électroniques des certificats réglementaires, mais non des 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 entrer 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 bien qu'ils ne soient pas d'accord sur qui, des États Membres ou de l'OMI, devrait gérer le système en ligne, mais il était clair qu'ils ne voulaient pas de tierce partie commerciale.

5.14 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté que le MSC, le MEPC et le LEG n'avaient pas indiqué s'ils préconisaient de mettre en place un tel système et s'ils étaient prêts à adopter les amendements nécessaires aux divers instruments 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 dans le cas des formulaires FAL de l'OMI.

5.15 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait également noté qu'il fallait établir la nécessité absolue du projet et en recenser les utilisateurs potentiels et les avantages, mais il a été reconnu que disposer des renseignements serait utile pour les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, qui pourraient prendre connaissance des renseignements sur le navire avant son arrivée, ce qui leur permettrait de mieux identifier les navires à inspecter et de réduire la durée des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

5.16 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté que la possibilité 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. Le FAL 37 avait noté que plusieurs options 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 et de mettre à jour les certificats et documents électroniques nécessaires et de les transmettre sous forme de pièces jointes au message préalable à l'arrivée;
- .2 une base de données centralisée dans laquelle seraient stockées les versions électroniques des certificats et documents;
- .3 des bases de données réparties, qui seraient tenues et mises à jour par les Administrations délivrant les documents, avec une fiabilité appropriée, un processus de validation et un accès sécurisé aux versions électroniques des certificats et documents, y compris un site Web, par exemple à l'OMI, qui comporte des liens avec les Administrations délivrant les documents; et
- .4 une combinaison de plusieurs des systèmes susmentionnés;

5.17 Le Comité a également rappelé que le FAL 37 avait noté que :

- .1 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, mais qu'il n'avait pas été indiqué alors clairement s'il était préférable d'avoir un système à bord du navire ou un système en ligne;
- .2 la création d'un système fondé sur une base de données centralisée n'a pas reçu un appui suffisant et, au lieu de cela, un système réparti pourrait être le système le plus approprié;
- .3 il faudrait élaborer l'architecture du système après avoir défini les objectifs, la portée et la vocation de ce système, compte tenu des besoins des utilisateurs;

- .4 il faudrait examiner plus avant la question de savoir s'il faudrait mettre l'accent sur les copies électroniques des certificats et documents (par exemple une copie numérisée d'un document) ou si l'expression "renseignements électroniques" serait plus appropriée (par exemple des renseignements relatifs aux documents et certificats stockés dans des bases de données en ligne);
- .5 à l'avenir, il serait nécessaire de décider s'il faudrait considérer que le système proposé peut compléter ou remplacer les certificats sur papier, car il serait plus facile de mettre en place dans un avenir proche un système qui, par exemple, puisse fonctionner parallèlement aux certificats sur papier sans les remplacer; et
- .6 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 permettraient éventuellement d'accepter les certificats électroniques.

5.18 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait approuvé un plan d'action pour mettre en place un système qui permette d'accéder en ligne aux certificats et documents ou un système qui permette de le faire à bord du navire. Conformément à ce plan d'action, le FAL 37 avait constitué à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents, dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis et qui poursuivrait les travaux sur l'acceptation de l'accès électronique aux certificats et documents ou de leurs versions électroniques, notamment la validation des certificats et documents.

5.19 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait décidé que, en se fondant sur les résultats des travaux du Groupe de travail par correspondance, le FAL 38 devrait examiner la possibilité de collaborer avec d'autres Comités compétents pour identifier dans quelles conditions les versions électroniques des documents et certificats pourraient être acceptables. Le FAL 37 avait décidé également que le FAL 39 examinerait les réponses des Comités de l'OMI compétents et, si les avantages compensaient les coûts et correspondaient aux objectifs des Comités de l'OMI, il déciderait s'il faudrait élaborer des directives pour l'acceptation de l'accès électronique aux certificats et documents ou de leurs versions électroniques.

5.20 Le Comité a rappelé que le MEPC 63, lorsqu'il avait examiné l'invitation à formuler un avis sur la manière de rendre accessibles les copies électroniques des documents et certificats devant se trouver à bord des navires pour faciliter les formalités, avait noté qu'aucune objection ni préoccupation n'avait été soulevée et avait accepté la mise en place de ce système.

5.21 Le Comité a rappelé que le MSC 91 avait fait sienne la décision du MEPC 64 d'entériner la décision du FSI 20 d'apporter davantage de précisions sur le sens du terme "originaux" employé pour désigner les documents devant se trouver à bord, compte tenu des travaux en cours au sein du Comité FAL au sujet de l'accès électronique aux certificats et documents et de tous les travaux connexes menés au sein de l'Organisation. Ce débat avait eu lieu au FSI 21.

5.22 Le Comité a examiné les résultats des travaux du FSI 21 relatifs à la signification du terme "originaux" employé pour désigner les documents devant se trouver à bord, compte tenu des travaux en cours au sein du Comité FAL au sujet de l'accès électronique aux

certificats et documents et de tous les travaux connexes menés au sein de l'Organisation. Le FSI 21 avait invité le FAL 38 à examiner, sous réserve de l'accord du MEPC 65 et du MSC 92, son opinion selon laquelle les certificats se trouvant à bord devaient être en cours de validité et établis conformément au modèle de formulaire prescrit par la convention internationale pertinente et selon laquelle un certificat pouvait également être considéré comme "original" ou "authentique" lorsqu'il contenait une signature ou un cachet électronique "agrée". Le Comité a décidé de renvoyer cette question au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires afin qu'il l'examine.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

5.23 Le Comité a noté avec satisfaction le rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord ou l'utilisation de leurs versions électroniques et le travail considérable accompli en vue de réviser le Répertoire, en particulier par son coordonnateur, M. Butturini (États-Unis).

5.24 Ayant examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé de le renvoyer au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, afin qu'il l'examine.

5.25 Lorsqu'il a examiné le document FAL 38/5/1 (République de Corée), le Comité a noté que la République de Corée avait présenté la notion de "port ubiquitaire" (U-port) reposant sur l'identification par radiofréquence (RFID). La mise en œuvre d'un système d'U-port reposant sur la RFID dans la perspective du guichet unique contribue à améliorer les opérations portuaires et le flux d'information. La République de Corée a proposé ce système d'U-Port comme meilleure pratique et a déclaré son intention d'en expliquer au FAL 39 les composantes et les techniques qui s'imposaient.

5.26 Le Comité a pris note du document FAL 38/5/2 (IAPH). Ce document, établi par l'EPCSA (l'Association européenne des systèmes de communautés portuaires), décrivait le concept de systèmes de communautés portuaires en tant que centres d'échange de renseignements à l'appui du guichet unique. Comme le système de communautés portuaires introduisait dans l'équation l'échange de renseignements de secteur privé à secteur privé, et prévoyait le point d'accès pour les opérations du secteur privé vers le secteur public, il s'agissait d'un élément complémentaire du guichet unique ou qui venait s'y ajouter, à l'échelle tant nationale qu'internationale.

5.27 Lorsqu'il a examiné le document FAL 38/5/3 (ISO), le Comité a noté que l'ISO venait d'achever les normes de la série ISO 28005 pour l'accomplissement des opérations portuaires assistées par systèmes électroniques, qui constituaient les premières normes internationalement approuvées en la matière, fondées sur XML. Elles avaient été élaborées sous la forme de spécifications distinctes et faciles à appliquer lorsqu'il était impossible d'avoir recours au format EDIFACT-ONU. Les normes de la série ISO 28005 se rattachaient à celles de la série ISO 28000, qui portaient sur les systèmes de gestion de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et étaient largement utilisées.

5.28 Le Comité a également pris note des documents FAL 38/5/12 et FAL 38/INF.3 (OMD), qui résumaient les initiatives que l'OMD avait prises en matière de commerce électronique et soulignaient que les travaux de l'OMD dans ce domaine étaient complémentaires de ceux de l'OMI. Par le biais de ses travaux, l'OMD développe et renforce les possibilités d'utiliser les techniques du commerce électronique pour faciliter le trafic maritime. L'OMD a indiqué qu'afin de favoriser la cohérence entre le modèle de données de l'OMD et les formulaires FAL de l'OMI, l'OMD avait mis au point un Module d'information qui

comprenait un tableau récapitulatif de l'utilisation des éléments du modèle de données de l'OMD dans les différents formulaires FAL de l'OMI. Ce tableau laissait entendre que les renseignements devant être communiqués par les transporteurs/propriétaires de navires dans les différents formulaires FAL se chevauchaient considérablement. L'OMD a invité le Comité FAL à envisager de faire référence au "Module d'information FAL de l'OMI" de l'OMD dans le texte du Répertoire FAL de l'OMI et dans la circulaire FAL.5/Circ.36 (Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes) de l'OMI pour indiquer une source de renseignements utiles.

5.29 Lorsqu'il a examiné le document FAL 38/INF.2 (République de Corée), le Comité a noté que, depuis 2010, la République de Corée effectuait des recherches sur les technologies pertinentes applicables à un réseau de communication de données en mer, les réseaux actuels de communication de données étant saturés et ne pouvant faire face à l'accroissement des volumes. Ces travaux portaient sur l'élaboration de techniques aussi fondamentales que les modems pour réseaux et les techniques au niveau des applications, comme le "Ship Ad-hoc NETwork" (SANET). Le SANET, fondé sur un réseau spécial, permet de déterminer dynamiquement les navires en mer sous forme de nœud, de sorte que les renseignements sur la logistique maritime puissent être transférés à la station de base à terre. La République de Corée a annoncé son intention de présenter des renseignements supplémentaires à la prochaine session du Comité.

5.30 Le Comité a examiné le document FAL 38/INF.4 (Commission européenne) et a noté que le guichet unique mentionné dans la Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne, du 20 octobre 2010, qui concernait les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États Membres, serait opérationnel à compter du 1er juin 2015. Le Comité a noté que cette directive était principalement axée sur la simplification des formalités déclaratives grâce à l'utilisation de moyens électroniques de transmission des données pour l'ensemble des formalités déclaratives et que la Commission européenne le tiendrait au courant des faits nouveaux qui auraient trait au guichet unique dans l'Union européenne.

5.31 Lorsqu'il a examiné le document FAL 38/INF.5 (CEE-ONU), le Comité a pris note du dixième anniversaire de la publication par la CEE-ONU de la Recommandation 33, intitulée "Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique pour rendre plus efficaces les échanges d'informations entre les opérateurs commerciaux et l'Administration", élaborée par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) de la CEE-ONU, et noté que, depuis lors, l'utilisation d'un guichet unique s'était généralisée dans le monde entier et plusieurs modèles et conceptions avaient été adoptés. La CEE-ONU a souligné qu'il était essentiel que les différentes conceptions du guichet unique convergent vers l'objectif à long terme, à savoir la fluidité, l'harmonisation et la simplification de l'échange de renseignements entre le secteur privé et le secteur public.

5.32 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.

5.33 Une délégation a indiqué qu'il serait nécessaire d'examiner la structure future du Répertoire et la procédure à suivre pour le réviser et le Comité a décidé de renvoyer la question au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires pour qu'il l'examine.

Constitution du Groupe de travail

5.34 Le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, qui serait présidé par M. Butturini (États-Unis) et l'a chargé de mener à bien les tâches ci-après en tenant compte des documents FAL 38/5, FAL 38/5/1, FAL 38/5/2, FAL 38/5/3, FAL 38/5/12, FAL 38/INF.2, FAL 38/INF.3, FAL 38/INF.4 et FAL 38/INF.5 et des débats menés et décisions prises sur ce sujet en séance plénière :

- .1 élaborer des directives pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques à la place des copies imprimées des originaux;
- .2 examiner le document FAL 38/5/3 et fournir un avis sur :
 - .1 d'éventuels amendements futurs au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique pour y inclure les messages au format XML, conformément à la norme ISO 28005; et
 - .2 l'avantage présenté par l'utilisation éventuelle de la norme ISO 28005 pour les petits ports ou certains types de navires;
- .3 passer en revue la liste des certificats et documents devant se trouver à bord des navires;
- .4 examiner le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique élaboré par le Groupe de rédaction;
- .5 passer en revue la feuille de route approuvée par le FAL 37 sur les mesures à prendre pour mettre en place le système d'accès en ligne aux certificats et documents ou un système installé à bord des navires qui permette d'obtenir les mêmes résultats (FAL 37/17, paragraphes 7.24 et 7.25);
- .6 examiner les autres documents présentés et fournir un avis sur leurs incidences sur les travaux à venir ou les possibilités à ce sujet;
- .7 établir s'il faut constituer de nouveau 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 le mandat de ce groupe;
- .8 s'il en a le temps, examiner la future présentation du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique afin de la rendre plus rationnelle; et
- .9 présenter un rapport en séance plénière le vendredi 12 avril 2013.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.35 Après avoir pris connaissance du rapport du Groupe de travail (FAL 38/WP.5), le Comité l'a approuvé dans son ensemble, a examiné les recommandations du Groupe et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

5.36 Le Comité a noté que certains petits ports pourraient ne pas disposer de l'infrastructure nécessaire pour recevoir et traiter les messages EDIFACT et que la norme élaborée par l'ISO (ISO 28005) pourrait constituer une solution de remplacement.

5.37 Le Comité a invité les Membres et organisations à présenter des documents sur la manière de mettre en place le système d'accès en ligne aux certificats et documents ou un système à bord des navires, afin que le FAL 40 élabore des directives sur l'accès en ligne en y intégrant des certificats électroniques par le biais du principe du guichet unique.

Directives pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques

5.38 Le Comité a noté l'opinion du Groupe de travail selon laquelle ces directives visaient uniquement à fournir des renseignements aux Administrations qui utilisaient des certificats électroniques et n'étaient qu'une première étape qui conduit à la mise en place d'un système sans papier et à une plus grande utilisation de l'accès électronique aux certificats par le biais de l'Internet.

5.39 Le Comité a noté en outre l'avis du Groupe de travail selon lequel l'objet ultime des normes recommandées était que les versions imprimées des certificats électroniques soient acceptées et présentées selon le modèle correspondant à celui qui était prescrit par la convention ou l'instrument international pertinent et il était nécessaire de poursuivre les travaux sur le développement de l'accès électronique aux certificats ou de l'utilisation de leurs versions électroniques.

5.40 Le Comité a examiné le projet de résolution FAL établi par le Groupe de travail sur l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques et décidé de la diffuser sous forme de directives intérimaires par le biais d'une circulaire FAL, car il escomptait la contribution d'autres Comités. Il a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39 concernant les Directives intérimaires pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques.

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

5.41 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.40 relative au Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord

5.42 Le Comité a approuvé la liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, qui figure à l'annexe 1 du présent rapport, sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ.127, sous réserve d'une décision concordante du MSC 92 et du MEPC 65.

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

5.43 Le Comité a approuvé le mandat ci-après pour le Groupe de travail par correspondance intersessions sur l'accès électronique aux certificats et documents, dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis* :

- .1 recueillir les enseignements tirés de l'application des Directives pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques;

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

-
- .2 identifier les parties prenantes qui seraient chargées d'adopter les visas périodiques requis des versions imprimées des certificats électroniques et recommander des méthodes efficaces pour traiter ces visas;
 - .3 poursuivre les travaux sur l'accès en ligne aux certificats et l'utilisation des versions électroniques des documents, y compris les caractéristiques des sites Web utilisés pour y accéder;
 - .4 examiner le futur modèle de Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique; et
 - .5 faire rapport au FAL 39.

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 : module pour la simplification des formalités dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS)

6.1 Le Comité a noté qu'à sa trente-septième session, il avait examiné la proposition présentée par le Secrétariat (FAL 37/WP.4) en vue d'établir un nouveau module dans le GISIS qui permette 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 points de contact désignés, au sein des autorités nationales et des organisations internationales, aux fins de simplification des formalités;
- .4 les renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange de renseignements par voie électronique;
- .5 les différences entre les pratiques des États et les normes correspondantes, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL;
- .6 les notifications reçues des Gouvernements contractants lorsqu'ils ont adapté leurs formalités, les documents qu'ils exigent et leurs procédures aux Pratiques recommandées, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL; 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.3/Circ.187.

6.2 Le Comité a rappelé qu'à sa trente-septième session, il avait jugé prématuré d'approuver l'élaboration de modules GISIS qui porteraient sur les alinéas .4, .5, .6 et .7 ci-dessus et avait proposé que la question soit examinée plus avant au FAL 38. Certains États Membres s'étaient déclarés préoccupés parce qu'il n'était pas précisé si les renseignements soumis par voie électronique remplaceraient l'obligation de les notifier à l'OMI sur papier.

6.3 Le Comité a noté que, conformément à la décision du FAL 37, le Secrétariat avait élaboré un nouveau module pour la simplification des formalités dans le GISIS et avait donné des précisions à son sujet dans la lettre circulaire No 3281 du 28 juin 2012. Ce nouveau module contient les bases de données sur Internet suivantes :

- .1 la base de données relatives à la simplification des formalités (FALD), dont le but est de faciliter la communication de renseignements sur les cas d'embarquement clandestin et les migrants illégaux secourus en mer et l'accès à ces renseignements au niveau mondial, et de promouvoir l'échange de données; et
- .2 la base de données des points de contact en matière de simplification des formalités (CAFALD), qui vise à faciliter l'accès, dans le monde entier, aux renseignements sur les points de contact désignés, au sein des autorités nationales, de l'Organisation des Nations Unies et de ses institutions spécialisées et des organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif, aux fins de simplification des formalités.

Les États Membres et les organisations dotées du statut consultatif ont été invités à utiliser ces modules pour diffuser et recevoir les renseignements appropriés.

6.4 Le Comité a examiné le document FAL 38/6, dans lequel le Secrétariat donnait des détails sur le nouveau module du GISIS pour la simplification des formalités et d'autres renseignements sur les propositions mentionnées au paragraphe 6.2 qui n'avaient pas été approuvées par le FAL 37.

Notification par des moyens électroniques uniquement

6.5 Le Comité a noté que les États Membres avaient reconnu à deux reprises par le passé que le GISIS était un moyen acceptable de soumettre les rapports à l'OMI et qu'il n'était pas nécessaire de soumettre des notifications sur papier. Le premier précédent concernait la notification d'installations de réception en vertu de MARPOL, lorsque le FSI 16 avait décidé que les États Membres n'auraient plus à remplir la partie 3 des rapports qui étaient exigés d'eux en vertu de la circulaire MEPC/Circ.318. Au lieu de cela, le Secrétariat devrait utiliser les données extraites du module du GISIS sur les installations de réception portuaires lorsqu'il rassemblerait les rapports récapitulatifs en vue d'établir le rapport annuel sur les mesures prises en cas d'insuffisance des installations de réception. Le MEPC 58 avait entériné cette décision (MEPC 58/23, paragraphe 10.55). Le second précédent concernait la communication par l'intermédiaire du GISIS des renseignements relatifs à la sûreté maritime en application de la règle XI-2/13 de la Convention SOLAS sur la communication de renseignements. Le Comité a noté en outre que la Division juridique avait fait savoir que le libellé des dispositions de la Convention FAL ne semblait pas faire obstacle à la mise en place d'un mécanisme moderne de notification, mais qu'il appartenait aux Parties d'arrêter d'un commun accord une interprétation qui soit conforme à l'objet de cette prescription et que le Comité FAL était l'organe compétent pour examiner cette question.

6.6 Le Comité a décidé que les renseignements communiqués à l'OMI en vertu de l'article VIII de la Convention FAL pourraient être soumis par voie électronique plutôt que sur papier.

Obligation des Gouvernements contractants de notifier à l'OMI en application de l'article VIII de la Convention FAL

6.7 Le Comité a noté que le Secrétariat diffusait régulièrement la liste récapitulative des notifications reçues par l'OMI et que la dernière liste récapitulative figurait dans l'appendice 6 de la septième édition de la Convention FAL, publiée en 1998. Depuis, le Secrétariat avait reçu 16 notifications qui avaient été diffusées sous couvert de circulaires de la série FAL.3. La liste de ces circulaires est annexée au document FAL 38/6 (Secrétariat).

6.8 Conformément à la décision qu'il a prise ci-dessus, le Comité a approuvé l'établissement d'un nouveau module du GISIS concernant le compte rendu des notifications à l'OMI en application de l'article VIII de la Convention FAL, tout en maintenant le droit de soumettre ces renseignements sur papier.

Renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange électronique de données

6.9 Le Comité a rappelé qu'à la suite de la décision qu'il avait prise à sa trentième session (FAL 30/20, paragraphe 5.13), tous les Gouvernements contractants avaient été invités par la circulaire FAL.5/Circ.19 à communiquer les adresses électroniques de leurs autorités gouvernementales compétentes seulement (et non d'employés particuliers) et à indiquer le format des données, comme courriel avec pièces jointes, fichier sécurisé, adresse du site Web et solutions offertes par le Web ou prescriptions EDI conformément au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique. Ce système faciliterait l'échange électronique des données entre les capitaines des navires et les autorités à terre.

6.10 Le Comité a rappelé aussi que la circulaire la plus récente, diffusée par le Secrétariat sous la cote FAL.5/Circ.34, contenait les renseignements fournis par 17 États Membres et un Membre associé.

6.11 Le Comité a décidé d'approuver la proposition visant à établir un nouveau module du GISIS concernant les renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange électronique de données, tout en maintenant le droit de soumettre ces données sur papier.

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

6.12 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été présenté pour examen au titre de cet alinéa du présent point de l'ordre du jour.

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

Cas d'embarquement clandestin

6.13 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat selon lesquels, depuis le FAL 37, le Secrétariat avait publié la circulaire FAL.2/Circ.124, qui présentait les renseignements fournis à l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin entre mai et décembre 2011. Les statistiques annuelles pour 2011 figurent dans la circulaire FAL.2/Circ.125 et celles pour 2012 dans la circulaire FAL.2/Circ.126.

6.14 D'après ces rapports, 494 cas d'embarquement clandestin ont été signalés à l'Organisation en 2008, 314 en 2009, 253 en 2010, 73 en 2011 et 90 en 2012. S'agissant du nombre de passagers clandestins, les cas signalés à l'Organisation concernaient 2 052 passagers clandestins en 2008, 1 070 en 2009, 721 en 2010, 193 en 2011 et 166 en 2012.

6.15 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, cinq États Membres et un Membre associé en 2011 et cinq États Membres et un Membre associé en 2012.

Nombre de cas d'embarquement clandestin et nombre de passagers clandestins

Année	2008	2009	2010	2011	2012
Cas d'embarquement clandestin	494	314	253	73	90
Passagers clandestins	2 052	1 070	721	193	166

Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2008	2009	2010	2011	2012
États Membres	9	8	5	5	5
Membres associés	1	1	1	1	1
ONG	1	1	0	0	0

6.16 Le Comité a noté que le nombre de rapports reçus par l'Organisation au 31 mars 2013 s'élevait au total à 4 336, qui mettaient en cause 13 705 passagers clandestins.

6.17 Le Comité a rappelé qu'au FAL 36, les P&I Clubs avaient présenté le document FAL 36/6, qui contenait 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. Le FAL 36 avait noté qu'il y avait une différence considérable entre les statistiques officielles publiées par l'Organisation sur les cas d'embarquement clandestin, qui étaient essentiellement signalés par les États du pavillon et les États du port, et celles des P&I Clubs. Les statistiques publiées par l'Organisation, sur la base des rapports reçus, sembleraient sous-estimer considérablement l'ampleur du problème.

6.18 Le Comité a examiné le document FAL 38/6/2, dans lequel l'International Group of P&I Clubs présentait une analyse des données relatives aux demandes d'indemnisation liées aux cas d'embarquement clandestin survenus entre le 20 février 2011 et le 20 février 2012 qu'il avait recueillies pour faciliter les délibérations du Comité FAL en la matière et invitait le FAL 38 à prendre les mesures qu'il jugerait appropriées afin d'aider les États Membres où les passagers clandestins soulevaient de graves difficultés à adopter et/ou à appliquer des mesures de sûreté adéquates dans leurs ports, conformément aux obligations qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, en vue de réduire le nombre de passagers clandestins. Les P&I Clubs recensaient par ailleurs dans ce document les dix principaux ports d'embarquement de passagers clandestins.

6.19 Le Comité a remercié les P&I Clubs de l'action qu'ils avaient menée pour présenter ces renseignements et a pris note des difficultés que représentait pour eux la collecte de ces renseignements pour les sessions à venir, à la fois en raison des coûts occasionnés et du temps que cela prenait.

6.20 Le Comité a noté avec préoccupation que les statistiques publiées par l'OMI sous-estimaient manifestement l'importance du problème des passagers clandestins puisque, d'après les chiffres de l'OMI, du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2012, 73 cas mettant en cause 193 passagers clandestins avaient été signalés à l'Organisation, alors que le nombre de cas d'embarquement clandestin recensés par les P&I Clubs du 20 février 2011 au 20 février 2012 s'élevait à 774, lesquels mettaient en cause 1 640 passagers clandestins.

6.21 Le Comité a décidé d'encourager les États Membres (en particulier les États du pavillon) et les organisations non gouvernementales à communiquer à l'OMI des renseignements sur les cas d'embarquement clandestin, en utilisant le module du GISIS.

6.22 Le Comité a également noté que les chiffres fournis par les P&I Clubs donnaient à penser que l'ampleur du problème des passagers clandestins n'avait pas diminué de façon notable (les P&I Clubs avaient notifié au FAL 36 que le nombre de cas d'embarquement clandestin qu'ils avaient recensés du 20 février 2007 au 20 février 2008 s'était élevé à 842, mettant en cause 1 955 passagers clandestins, tandis que les chiffres communiqués au FAL 38 pour la période comprise entre le 20 février 2011 et le 20 février 2012 étaient de 774 cas mettant en cause 1 640 passagers clandestins), et que le coût annuel que représentaient les cas d'embarquement clandestin pour les P&I Clubs s'élevait à quelque \$15,3 millions. Le Comité a décidé qu'il fallait renforcer les activités de coopération technique pour réduire le nombre de passagers clandestins en mettant en place des mesures de sûreté adéquates dans les ports des pays concernés.

6.23 Le Comité a noté les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet des activités qu'il menait pour promouvoir le renforcement des capacités maritimes en vue d'un développement durable et renforcer la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. L'OMI convoquerait une réunion régionale portant sur la prévention des cas d'embarquement clandestin en Afrique au second semestre de 2013 dans un pays de la région de l'Afrique australe ou de l'Afrique de l'Ouest.

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

6.24 Le Comité a rappelé que le FAL 34 avait invité le Secrétaire général à établir au sein du Secrétariat, dans la limite des ressources disponibles, un point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, à titre expérimental. Le FAL 34 avait décidé que la principale fonction de ce point de contact consisterait à fournir une assistance pour le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin uniquement lorsque les parties concernées n'auraient pu parvenir à un tel règlement à l'aide des moyens dont elles disposaient. À cet égard, il avait approuvé un mandat relatif à cette phase expérimentale et décidé que le FAL 35 passerait en revue les résultats obtenus avant de prendre toute autre mesure.

6.25 Le Comité a rappelé que le FAL 35, le FAL 36 et le FAL 37 avaient noté que l'assistance du Secrétariat avait été demandée seulement dans un nombre très limité de cas d'embarquement clandestin à bord de navires, en vue de faire effectivement débarquer ces passagers clandestins au port d'escale suivant.

6.26 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait examiné une proposition du Secrétariat visant à mettre fin à l'expérience du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, mais qu'il avait prié le Secrétariat de soumettre des renseignements plus détaillés

au FAL 38 au sujet du nombre de fois où il avait été fait appel au point de contact et des mesures qui avaient été prises, afin qu'il puisse se prononcer en connaissance de cause.

6.27 Le Comité a examiné le document FAL 38/6/1, dans lequel le Secrétariat communiquait les renseignements demandés par le FAL 37, et a rappelé que l'assistance du Secrétariat n'avait été demandée que dans un nombre très limité de cas d'embarquement clandestin à bord des navires, seuls quatre cas seulement (dont l'un était un exercice) ayant été signalés.

6.28 Le Comité a estimé que les passagers clandestins continuaient de représenter un problème important pour le trafic maritime international. Toutefois, compte tenu de la très faible activité du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin depuis sa création en 2007 et de l'aspect pratique que revêtaient, au quotidien, les cas d'embarquement clandestin, à savoir que le plus souvent, ces cas étaient traités au niveau local par les autorités compétentes et les représentants des P&I Clubs, le Secrétariat avait un rôle limité ou inexistant en la matière. Le Comité a donc décidé de mettre fin à l'expérience du point de contact de l'OMI pour les cas d'embarquement clandestin, mais il a noté que le Secrétariat était disposé à aider les États Membres, lorsque cela était jugé nécessaire, pour régler de manière satisfaisante et rapidement les cas d'embarquement clandestin.

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

Cas de migrants illégaux

6.29 Le Comité a noté que, depuis le FAL 37, le Secrétariat avait diffusé la circulaire MSC.3/Circ.20, dans laquelle figurait le second rapport semestriel pour 2011, portant sur la période allant du 1er juin au 31 décembre 2011, la circulaire MSC.3/Circ.21, qui contenait les statistiques annuelles pour 2011, et la circulaire MSC.3/Circ.22, qui contenait les statistiques annuelles pour 2012. Cinquante-cinq cas de migrants illégaux transportés par mer avaient été signalés à l'Organisation en 2008, 381 en 2009, 86 en 2010 et 189 en 2011.

6.30 S'agissant du nombre de migrants illégaux, les cas signalés à l'Organisation concernaient 1 266 personnes en 2008, 8 747 en 2009, 2 376 en 2010 et 14 985 en 2011. En 2012, l'Organisation avait reçu 86 rapports faisant état de migrants illégaux transportés par mer, qui concernaient 978 personnes.

Nombre de cas et nombre de migrants illégaux

Année	2008	2009	2010	2011	2012
Cas de migrants illégaux	55	381	86	189	86
Migrants illégaux	1 266	8 747	2 376	14 985	978

6.31 En 2011, des rapports avaient été communiqués par quatre États Membres (Canada, Grèce, Italie et Turquie), alors qu'en 2012, seuls deux États Membres ont communiqué des renseignements : l'Italie et la Grèce.

6.32 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 au cours de la période allant du 1er janvier 1999 au 20 février 2013 s'élevait à 2 157 et concernait 103 958 migrants illégaux.

6.33 Le Comité a noté que, dans un certain nombre de cas, l'Organisation avait reçu les rapports tardivement, certains concernant des années antérieures, ce qui donnait une idée fautive, d'après le système actuel d'enregistrement des rapports. Il a décidé d'encourager les États Membres à communiquer à l'OMI en temps voulu des renseignements exacts sur les cas de migrants illégaux, en utilisant le module du GISIS.

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

6.34 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté les progrès réalisés dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'accord régional sur des procédures concertées relatives au débarquement des personnes secourues en mer, conformément au mandat d'un groupe consultatif, établi par le Secrétariat en collaboration avec les parties intéressées, lequel devait inclure l'Espagne, l'Italie et Malte. Le FAL 37 avait noté également 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, ce groupe avait élaboré plus avant son mandat et examiné un projet d'accord régional. Le FAL 37 avait noté en outre la décision du MSC 89 de reporter à 2012 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

6.35 Le Comité a rappelé que la première réunion régionale s'était tenue le 12 octobre 2011, à l'aimable invitation de l'Italie, la veille de la manifestation organisée à Rome parallèlement à la Journée mondiale de la mer; y avaient participé des pays de la région Méditerranée (Algérie, Chypre, Espagne, France, Grèce, Italie, Liban, Malte, Maroc et Turquie), ainsi que le Royaume-Uni et le Secrétariat. Pendant cette réunion, les participants avaient approuvé en principe le projet de mandat et avaient révisé en partie le projet de mémorandum d'entente régional.

6.36 Le Comité a rappelé également que, afin de faire avancer notablement l'élaboration du texte définitif du projet de mémorandum d'entente régional, il avait été jugé utile que les parties intéressées tiennent des consultations informelles pour se mettre d'accord sur certaines des questions les plus litigieuses et sur les projets de textes connexes avant la tenue de la réunion régionale officielle suivante. En conséquence, des consultations informelles entre les parties intéressées avaient eu lieu au Siège de l'OMI le 21 février 2012 en vue d'examiner certains des aspects les plus litigieux et de se mettre d'accord sur des sujets sensibles, ce qui avait permis d'améliorer le projet de texte du mémorandum d'entente régional.

6.37 Le Comité a rappelé qu'il était prévu que la deuxième réunion régionale officielle se tiendrait le 18 avril 2012 au Siège de l'OMI afin de revoir le projet d'instrument sur les procédures relatives au débarquement des personnes secourues en mer.

6.38 Le Comité a noté que la réunion avait été reportée parce que des délais supplémentaires avaient été demandés pour permettre à certaines parties intéressées d'engager des consultations informelles. Il a noté aussi que les consultations bilatérales s'étaient poursuivies ces mois derniers et qu'elles avaient contribué à régler certains différends. La deuxième réunion régionale devrait donc être reconvoquée dans les mois qui viennent.

6.39 Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) a réaffirmé son appui à l'OMI et aux autres parties prenantes dans le cadre du sauvetage en mer et du débarquement des demandeurs d'asile et des réfugiés, ainsi que leur travail en partenariat. Le HCR a informé le Comité de la cinquième Conférence ministérielle du processus de Bali sur le trafic de migrants, la traite des personnes et la criminalité transnationale qui y est associée, qui s'était tenue le 2 avril 2013 en Indonésie, lors de laquelle les ministres de la région

Asie-Pacifique avaient recommandé, en ce qui concernait les mouvements maritimes irréguliers, de concevoir une méthode régionale privilégiant la protection.

6.40 Le Comité a noté que le COMSAR 17 et le FSI 21 avaient décidé d'inviter le MSC 92 à reporter à 2014 la date d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat escompté.

6.41 Le Comité a décidé de reporter à 2014 la date d'achèvement des travaux relatifs au présent point de l'ordre du jour lorsqu'il a examiné son agenda biennal au titre du point 12 de l'ordre du jour.

7 SÉCURISATION ET FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

Reprise du commerce maritime

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur la sécurisation et la facilitation du commerce international par le biais de recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime (le Groupe de travail par correspondance), dont les travaux devaient être coordonnés par le Canada et les États-Unis, lequel était chargé d'élaborer un rapport et un projet de directives et de les soumettre au FAL 38 pour examen.

7.2 Le Comité a rappelé également qu'à sa vingt-sixième session extraordinaire, le Conseil avait approuvé le nouveau résultat escompté 8.0.2.6 du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et des priorités pour la période biennale 2012-2013 relatif à la sécurisation et à la facilitation du commerce international par le biais de recommandations à ce sujet.

7.3 Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance, qui faisait l'objet du document FAL 38/7 (Canada et États-Unis) et il a noté que le Groupe avait élaboré des directives facultatives en se fondant sur l'expérience actuelle et l'expérience antérieure qu'avait acquise chaque pays en matière de renforcement du dynamisme des pratiques du commerce maritime. Les directives proposées comportaient trois parties :

- .1 une liste des renseignements requis essentiels pour améliorer le dynamisme de la chaîne logistique et faciliter la reprise du commerce à la suite d'une perturbation grave de la chaîne logistique maritime;
- .2 des renseignements relatifs à la mise en place de mécanismes de communication entre les parties; et
- .3 des renseignements concernant la création de groupes d'appui venant du secteur.

7.4 Le Comité a noté que les directives facultatives étaient destinées à être utilisées par les États Membres de l'OMI et le secteur maritime pour renforcer le dynamisme de la chaîne logistique maritime mondiale et réduire au minimum les perturbations en cas de situation critique de grande ampleur. Il importe donc de garantir que le système de transports maritimes est prêt à faire face à d'importantes perturbations de la chaîne logistique et peut reprendre les activités rapidement après ces perturbations. Dans le cadre de l'élaboration de ces directives, on a consulté les instruments de l'Organisation internationale de normalisation et de l'Organisation mondiale des douanes qui ont trait au commerce et au dynamisme maritimes. On a également analysé des éléments du programme de reprise du commerce de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique.

7.5 Le Comité a appuyé les conclusions du Groupe de travail par correspondance en vue de l'adoption ultérieure des directives facultatives. Mettre en place un cadre solide, tel que proposé dans le cadre de ces directives, était jugé comme un premier pas vers la reprise du commerce maritime, domaine essentiel s'il en était. L'inclusion dans ces directives de recommandations existantes d'autres organisations internationales et régionales a également recueilli un soutien manifeste, l'idée étant de ne pas réinventer la roue. Le Comité a décidé de renvoyer ces directives au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international pour qu'il les examine et en parachève le texte, et il a accepté la proposition formulée par le Président du Groupe de travail qui visait à faciliter au maximum l'accès aux directives, principalement en raccourcissant certains titres de paragraphes.

Renseignements relatifs à l'embarquement et au débarquement de personnel de sûreté armé sous contrat privé

7.6 Le Comité a examiné le document FAL 38/7/1, dans lequel le Secrétariat présentait des renseignements au sujet du questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires. La version définitive de ce questionnaire avait été mise au point lors d'une réunion intersessions du Groupe de travail sur la sûreté maritime et la piraterie et diffusée sous couvert de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 (Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires). Dans cette circulaire, les Gouvernements Membres et, en particulier, ceux des États côtiers riverains de l'océan Indien, de la mer d'Arabie, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, étaient priés instamment de faire mieux connaître leurs législations, règles pratiques et formalités nationales concernant le transport, l'embarquement et le débarquement d'armes à feu et de matériel de sûreté sur leur territoire et le mouvement du personnel de sûreté armé sous contrat privé en remplissant le questionnaire et en le renvoyant à l'Organisation.

7.7 Le Comité a noté que le Secrétariat avait diffusé sur le site Web public de l'OMI (www.imo.org) les réponses à ce questionnaire, ainsi que les législations, règles et procédures nationales connexes communiquées, dans la langue dans laquelle elles avaient été reçues. Treize États Membres et un Membre associé, dont cinq étaient riverains de l'océan Indien, de la mer d'Arabie, du golfe d'Aden ou de la mer Rouge, avaient envoyé au Secrétariat une réponse à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2.

7.8 Le Comité a noté également que, hormis les réponses à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2, l'OMD avait établi et diffusé un bref questionnaire qui portait sur les questions douanières relatives au personnel de sûreté armé sous contrat privé, que le Secrétariat de l'OMI avait diffusé sur le site Web public de l'Organisation.

7.9 Le Comité a invité les Gouvernements contractants à noter les renseignements diffusés sur le site Web de l'OMI et a prié instamment les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait de remplir le questionnaire annexé à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 et d'envoyer les renseignements à l'Organisation dès qu'ils le pourraient.

7.10 Le Comité a décidé de renvoyer l'examen des moyens possibles d'encourager les réponses à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 au Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international.

7.11 Le Comité a examiné une proposition sur la question de savoir si le Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce international pourrait donner un avis au sujet des aspects de la sûreté maritime qu'il faudrait examiner dans le cadre de l'examen

de la Convention FAL, mais le Comité ne l'a pas acceptée dans la mesure où il n'existait pas de proposition concrète à ce jour et étant donné qu'un autre groupe de travail était chargé de l'examen général. Une délégation a estimé qu'il fallait promouvoir l'inclusion d'autres aspects liés à la sûreté dans la Convention FAL.

Constitution du groupe de travail

7.12 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la sécurisation et la facilitation du commerce électronique, sous la présidence de M. Philip White (Royaume-Uni), et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 38/7 et FAL 38/7/1, ainsi que des points de vue exprimés et des décisions prises sur la question en séance plénière :

- .1 examiner les "Recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime" et, s'il y a lieu, établir un projet de texte définitif aux fins d'approbation par le Comité;
- .2 établir une circulaire FAL connexe;
- .3 fournir un avis sur les mesures à prendre pour encourager les États Membres à communiquer les renseignements demandés dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2; et
- .4 présenter un rapport en séance plénière le vendredi 12 avril 2013.

Examen du rapport du Groupe de travail

7.13 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail (FAL 38/WP.6), le Comité l'a approuvé dans son ensemble, a examiné les recommandations du Groupe et pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

7.14 Le Comité a accepté de prendre en considération, dans l'examen général de la Convention FAL, les pratiques liées à la reprise du commerce et à la planification d'urgence et d'inscrire cette question dans le mandat du Groupe de travail par correspondance sur l'examen et l'application de la Convention qu'il était proposé de constituer.

7.15 S'agissant du nombre insuffisant de réponses à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 envoyées par les États Membres, le Comité a approuvé la proposition du Groupe de travail visant à demander au Secrétariat de se mettre en rapport avec les États Membres pour leur rappeler qu'ils devaient fournir les renseignements qui y étaient demandés. Vu l'importance de cette question, le Comité a décidé de l'examiner à nouveau au FAL 39.

Recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime

7.16 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.6/Circ.16 concernant les recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime.

8 INTERFACE NAVIRE/PORT

Facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses

8.1 Le Comité a rappelé que, à sa trente-quatrième session, il avait noté qu'au paragraphe 7 du dispositif de la résolution A.984(24) sur la Facilitation du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, y compris les matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique, le Secrétaire général avait été invité à étudier la possibilité de créer au sein de l'Organisation un mécanisme ad hoc pour coordonner l'action menée pour remédier au plus vite aux difficultés rencontrées dans le transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG, en étroite coopération avec l'AIEA.

8.2 Le Comité a rappelé également que, à sa trente-sixième session, il avait estimé qu'à la lumière des résultats des essais, le problème du refus d'expédier des cargaisons n'avait pas encore été réglé. En conséquence, il 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 remédier aux difficultés rencontrées dans le transport des marchandises dangereuses visées par le Code IMDG, y compris des matières radioactives de la classe 7, et il avait chargé le Secrétariat de rendre compte au FAL 37 des résultats de l'expérience acquise, afin que le Comité puisse décider des mesures à prendre.

8.3 Le Comité a rappelé en outre que, à sa trente-septième session, il avait examiné s'il fallait arrêter la mise à l'essai du mécanisme créé par le FAL 34 et instituer ce mécanisme à titre permanent, mais avait décidé qu'il serait prudent de procéder à un examen complet et à une justification de ce mécanisme et d'en analyser les incidences en matière de coûts et de personnel. Le FAL 37 avait chargé le Secrétariat de poursuivre la mise à l'essai du mécanisme et de rendre compte par écrit de son expérience au FAL 38 en vue d'une évaluation plus détaillée des résultats de l'essai.

8.4 Le Comité a examiné le document FAL 38/8, dans lequel le Secrétariat communiquait les renseignements demandés par le FAL 37 sur le mécanisme établi pour coordonner l'action menée pour remédier aux difficultés rencontrées dans le transport des marchandises dangereuses visées par le Code IMDG, y compris des matières radioactives de la classe 7 et, vu son effet neutre sur le budget et sa faible incidence sur la charge de travail du personnel, le Secrétariat recommandait de mettre un terme à la phase de mise à l'essai du mécanisme et de l'instituer à titre permanent.

8.5 Le Comité a noté que le Secrétariat avait participé à la réunion du Comité directeur international sur le refus d'expédier des matières radioactives, qui s'était tenue à Vienne du 13 au 15 avril 2012 et au cours de laquelle le Secrétariat avait rendu compte des résultats des travaux du FAL 37. Le Comité directeur international avait remercié l'OMI de son intérêt à maintenir ce mécanisme en place et à conférer un caractère permanent à la base de données sur les refus et les retards.

8.6 Le Comité a noté que le rôle du Secrétariat avait consisté uniquement à remédier aux difficultés liées aux matières radioactives de la classe 7; toutefois, les renseignements qui lui avaient été communiqués sur les difficultés rencontrées lors de l'expédition d'autres marchandises dangereuses avaient été rassemblés afin que les organes compétents puissent les examiner.

8.7 Le Comité a noté que le Secrétariat avait aidé à remédier à ces difficultés lorsque cela s'était révélé nécessaire (trois cas jusqu'à présent), bien que la plupart des cas aient nécessité les compétences techniques de l'AIEA et que le Secrétariat ait alors agi principalement en tant que modérateur. Dans un petit nombre de cas, le Secrétariat avait

participé à l'enquête et/ou au règlement du problème, ce qui n'avait pas monopolisé considérablement le personnel.

8.8 En ce qui concernait la base de données sur le refus d'expédier des marchandises dangereuses constituée par le Secrétariat, le Comité a noté qu'aucun autre rapport n'avait été présenté depuis le FAL 37 et que, par conséquent, les données communiquées au FAL 37 n'avaient pas changé. L'AIEA et l'OACI ont continué d'avoir accès à la base de données de l'OMI et une analyse de cette base de données montrait que, sur les 236 rapports reçus, 182 concernaient le mode de transport maritime, 51 le mode de transport aérien et trois le mode de transport terrestre.

8.9 Le Comité a noté également que l'incidence financière de la base de données était négligeable, la base étant exploitée dans le GISIS. De ce fait, l'incidence du mécanisme sur la charge de travail du Secrétariat était très limitée et ses incidences financières étaient donc réduites.

8.10 Le Comité a décidé de :

- .1 mettre un terme à la phase de mise à l'essai du mécanisme créé par le FAL 34 pour remédier aux difficultés rencontrées dans le transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et de lui conférer un caractère permanent jusqu'à ce que le problème soit réglé, comme indiqué à l'annexe 5 du document FAL 34/19; et
- .2 collaborer avec les institutions et organisations pertinentes sur les questions associées aux retards et refus d'expédier des cargaisons répertoriées dans le Code IMDG et en particulier des matières radioactives de la classe 7 dudit code, y compris des matières en colis qui ont des applications médicales ou pour la santé publique, et faire rapport au FAL 39.

8.11 Le Comité a noté que près de 630 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 disponible sur le site : www.class7elearning.com. Il a noté que ce programme était mis gratuitement à la disposition de tous les utilisateurs non commerciaux.

Formation du personnel des services d'amarrage

8.12 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11, intitulée "Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage", et avait constitué un groupe de travail par correspondance sur l'élaboration d'un cours type relatif à la formation du personnel des services d'amarrage.

8.13 Le Comité a rappelé également que le FAL 33 avait décidé de différer l'examen de l'élaboration d'un cours type, le Groupe de travail par correspondance n'ayant pas été en mesure de présenter son rapport au FAL 33, car le coordonnateur du Groupe (M. Roos, Allemagne) était tombé malade.

8.14 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 34 avait estimé que, comme le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11 sur les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage (les Directives) et qu'aucune suite n'avait été donnée à la circulaire MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99 (*Élaboration de directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage à terre*), dans laquelle les États Membres et les organisations non gouvernementales étaient invités à soumettre des propositions de normes au coordonnateur

du Groupe de travail par correspondance, il était nécessaire de réfléchir mûrement à la raison pour laquelle pendant près de dix ans si peu de progrès avaient été réalisés à cet égard. Le FAL 34 avait estimé qu'il serait peut-être bon, à ce stade, d'attendre qu'une expérience ait été acquise de l'utilisation de ces directives pour revenir sur la question de l'élaboration d'un cours type.

8.15 Le Comité a examiné le document FAL 38/8/1, dans lequel l'Espagne et l'Italie proposaient de modifier la circulaire FAL.6/Circ.11 pour renforcer le degré de sécurité lorsque les navires procèdent à des opérations d'amarrage, en mettant à jour la formation en tenant compte de l'expérience acquise.

8.16 Le Comité a décidé qu'il était nécessaire d'inclure la Formation du personnel des services d'amarrage sous la forme d'un nouveau résultat dans les propositions relatives au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et aux priorités pour la période biennale 2014-2015, pour que le Conseil l'approuve à sa cent dixième session (C 110), en juin 2013 et l'Assemblée à sa vingt-huitième session (A 28), en novembre 2013.

8.17 Le Comité a noté que, d'une manière générale, les délégations étaient favorables à l'examen de la circulaire existante, mais que certaines d'entre elles étaient d'avis que la formation du personnel des services d'amarrage à terre devrait correspondre aux fonctions qu'il exerçait au port. Il a décidé qu'un groupe de travail pourrait examiner la question au FAL 39 et a invité les Gouvernements contractants, les États Membres, les organisations non gouvernementales et les organisations intergouvernementales à soumettre des propositions au FAL 39.

9 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES

9.1 Le Comité a rappelé qu'à sa soixante et unième session, le Comité de la coopération technique (Comité TC) avait approuvé le Programme intégré de coopération technique (PICT) pour 2012-2013, lequel prévoyait plusieurs activités intéressant la Convention FAL, à exécuter au cours de la prochaine période biennale.

9.2 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté que, en juin 2011, le Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) avait décidé d'inscrire l'OMI sur la liste, dressée par l'OCDE, des organisations habilitées à recevoir une aide publique au développement. Ainsi, ayant été reconnue à même de contribuer à l'action en faveur du développement, l'Organisation figurerait désormais sur les listes des 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.

9.3 Le Comité a examiné le document FAL 38/9/Rev.1, dans lequel le Secrétariat rendait compte des activités relatives à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée, qui avaient été menées dans le cadre du PICT. Entre juin 2011 et décembre 2012, un séminaire régional avait été organisé en Bulgarie et deux séminaires nationaux avaient été organisés à Bahreïn et en Égypte. Les deux séminaires nationaux étaient destinés à mieux faire comprendre la Convention FAL, les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et l'utilisation du principe du guichet unique. Leurs conclusions étaient très satisfaisantes, car les séminaires offraient la possibilité d'améliorer la coordination entre les pouvoirs publics et le secteur privé dans les ports.

9.4 Le Comité a noté que le Secrétariat prévoyait de mettre en place des activités de coopération technique privilégiant les séminaires nationaux par rapport aux séminaires sous-régionaux, en vue d'accroître le nombre de ratifications de la Convention FAL par les États Membres (58 États Membres n'étaient pas encore Parties à la Convention) et d'obtenir une meilleure application de cet instrument, car le cadre national était celui qui permettrait le mieux de réunir toutes les autorités participant aux activités portuaires et le secteur privé et d'examiner les moyens d'améliorer la situation actuelle, et c'était aussi le moyen le plus économique. Ces séminaires nationaux d'une durée de trois jours porteraient principalement sur la Convention FAL et les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et auraient pour objectif d'améliorer la coordination entre toutes les parties prenantes qui contribuaient aux activités portuaires. Ce cadre national contribuerait à identifier et à aplanir les obstacles juridiques et organisationnels qui entravent la simplification des formalités.

9.5 Le Comité a rappelé que le Comité TC, à sa soixante-deuxième session, avait approuvé le projet de démonstration visant à établir le rôle que pourrait jouer la facilitation des transports maritimes dans la réduction de la pauvreté (OMD 1). Le mandat relatif à ce projet de démonstration figurait dans le rapport du Groupe de travail par correspondance, dont les travaux avaient été coordonnés par l'Angola (TC 62/5/1). Le Comité a noté que le projet avait pour objectif final de montrer le rôle que pourrait jouer la facilitation des transports maritimes dans la réduction de la pauvreté; ce projet devait durer plus de deux ans. Il a été mené à bien au Cameroun et le Comité a noté qu'une mission d'évaluation des besoins avait été effectuée du 9 au 23 mars 2013 et qu'il serait rendu compte de ses résultats au TC 63.

Priorités thématiques proposées pour la période biennale 2014-2015

9.6 Le Comité a noté qu'il était prévu que le Comité TC approuve à sa soixante-troisième session, qui se tiendrait en juillet 2013, le PICT pour 2014-2015, lequel serait élaboré compte tenu des besoins des bénéficiaires qui auraient été déterminés après évaluation du programme de travail approuvé de l'Organisation, des intérêts des partenaires de développement, des priorités thématiques approuvées par le Comité et des besoins correspondants des pays en développement.

9.7 Le Comité a rappelé que, dans le document portant sur l'étude et la réforme de l'Organisation présenté par le Secrétaire général au Conseil (C 109/3/1, paragraphe 48), il était préconisé de choisir un nombre limité de thèmes prioritaires chaque année en matière de coopération technique afin d'assurer une meilleure exécution du Programme de façon à en maximiser l'impact dans le cadre des activités nationales dans l'ensemble des régions, qui seront financées par un pourcentage "réservé" des fonds de base de la coopération technique et reposeront sur le modèle de l'actuel programme de services consultatifs techniques. À cet égard et bien que les principaux besoins des pays/régions n'aient pas changé sensiblement et que, par conséquent, les huit priorités thématiques que le Comité avait examinées à sa trente-sixième session restent applicables à la plupart des régions, le Secrétariat, se fondant sur l'expérience acquise en matière de fourniture d'une assistance technique, a proposé au Comité d'examiner les cinq thèmes prioritaires ci-après pour la période biennale 2014-2015 :

- .1 promouvoir la Convention FAL (priorité thématique 2);
- .2 favoriser l'utilisation des technologies de l'information et des communications (priorité thématique 4);

- .3 appuyer la formation du personnel participant aux activités portuaires (priorité thématique 5);
- .4 aider les États Membres à régler les problèmes que posent les passagers clandestins et les migrants illégaux (priorité thématique 6);
- .5 promouvoir la ratification et l'application effective de la Convention FAL dans les pays en développement, surtout en Afrique (priorité thématique 8).

9.8 Le Comité a chargé le Secrétariat de communiquer ces thèmes prioritaires au Comité de la coopération technique, afin qu'il les examine en vue de les inscrire dans le PICT.

9.9 Eu égard à la priorité thématique numéro 1, le Comité a décidé d'envisager de rédiger, en collaboration avec le Comité TC, un manuel de procédure sur la Convention FAL, à condition que ce document non seulement aide les Parties existantes à appliquer la Convention FAL, mais également motive davantage les États non Parties à être conscients des attentes et à envisager sérieusement de ratifier cet instrument.

Titre du point de l'ordre du jour relatif à la coopération et à l'assistance techniques

9.10 Le Comité a rappelé que le MSC 90 avait décidé que le point de l'ordre du jour intitulé "Sous-programme d'assistance technique dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes" s'intitulerait désormais "Activités de coopération technique liées à la sécurité et à la sûreté maritimes", par souci d'uniformité avec le PICT. Il a noté que le MEPC et le Comité juridique avaient également modifié le titre de ce point de l'ordre du jour par souci d'uniformité avec le PICT.

9.11 Compte tenu des décisions déjà prises par les autres Comités, le Comité a décidé de remplacer le titre du présent point de l'ordre du jour relatif à la coopération et à l'assistance techniques par "Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime".

10 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

10.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 38/10 (Secrétariat), le Comité a noté les décisions pertinentes prises par le C 108 et le C 109 au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales.

10.2 Le Comité a relevé notamment que, depuis le FAL 37, le Conseil, à sa cent huitième session, avait décidé de n'accorder le statut consultatif à aucune nouvelle organisation non gouvernementale. La liste des organisations bénéficiant du statut consultatif classées en fonction de leurs intérêts/activités figure dans le document C 108/15(d)/1.

10.3 Le Comité a noté que, à propos de l'examen des Directives pour l'octroi du statut consultatif, le Conseil, à sa cent neuvième session, avait décidé :

- .1 d'approuver le texte récapitulatif révisé des Règles et Directives en vue de le soumettre à l'Assemblée pour approbation à sa vingt-huitième session;
- .2 d'approuver le questionnaire révisé; et

- .3 d'approuver le rôle que joue actuellement le Secrétariat dans le processus d'analyse des nouvelles demandes d'admission.

11 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

11.1 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait approuvé les Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités afin qu'elles soient diffusées, après le MSC 88, sous couvert d'une nouvelle circulaire de la série FAL.3 qui contienne les amendements approuvés et qui remplace les Directives actuelles figurant dans la circulaire FAL.3/Circ.195. Ces directives avaient été diffusées sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.206, le 6 juillet 2011.

11.2 Le Comité a rappelé qu'à sa vingt-sixième session extraordinaire (17 et 18 novembre 2011), le Conseil avait décidé, conformément au paragraphe 4 du dispositif de la résolution A.1013(26), d'incorporer dans les Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (les "GAP"), avec effet immédiat, la liste de contrôle destinée à permettre d'identifier les prescriptions et charges administratives à l'avenir, avait prié les Comités d'actualiser en conséquence les Directives sur l'organisation de leurs travaux et leurs méthodes de travail et invité les États Membres à observer les dispositions des GAP.

11.3 Le Comité a examiné les documents FAL 38/11 et FAL 38/11/Rev.1, dans lesquels le Secrétariat proposait des amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité. Ces amendements tenaient compte de la demande du C/ES.26 d'harmoniser autant que possible les Directives FAL avec celles du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et d'améliorer le texte du point de vue rédactionnel.

11.4 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.3/Circ.209 concernant les Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité sur la simplification des formalités.

11.5 Le Comité a en outre décidé d'inviter les autres Comités à passer en revue le texte des Directives sur l'organisation de leurs travaux et de leurs méthodes de travail à la suite des améliorations d'ordre rédactionnel que le FAL 38 avait apportées, afin qu'il soit plus complet et plus exact.

12 PROGRAMME DE TRAVAIL

12.1 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait décidé de proposer au Conseil que le Comité se réunisse à l'avenir tous les 18 mois, à compter de sa trente-huitième session. Il faudrait revoir cette décision périodiquement en tenant compte de l'ordre du jour du Comité et de la nécessité de faire avancer les questions relatives à la simplification des formalités. Le C/ES 26 a approuvé le rapport du FAL 37 et l'Assemblée a approuvé les rapports du FAL 36 et du FAL 37.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 39

12.2 Lors de l'examen du document FAL 38/WP.2 (Président) et à la lumière 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 39, telle qu'elle figure à l'annexe 2.

Constitution de groupes de travail et groupes de rédaction pendant le FAL 39

12.3 Compte tenu des décisions prises au titre des divers 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 39 :

- .1 révision approfondie et application de la Convention;
- .2 accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires ou versions électroniques de ces certificats et documents; et
- .3 formation du personnel des services d'amarrage.

12.4 Le Comité a par ailleurs estimé qu'au stade actuel, il n'était pas possible de prévoir avec exactitude s'il serait nécessaire de constituer des groupes de rédaction au FAL 39.

12.5 Le Comité a aussi décidé que, si besoin était, le FAL 39 déciderait s'il pourrait être nécessaire de constituer d'autres groupes de travail ou de rédaction lorsqu'il examinerait les divers points de l'ordre du jour. Il a chargé le Secrétariat d'établir, en consultant le Président, le calendrier provisoire du FAL 39 et une liste de groupes de travail ou de rédaction qu'il pourrait être nécessaire de constituer, puis de les diffuser en vue de leur examen par le FAL 39.

Date et lieu de la prochaine session

12.6 Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que sa trente-neuvième session se tiendrait du 20 au 24 octobre 2014 au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni).

État d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2012-2013

12.7 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), le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés indiqués dans le Plan d'action de haut niveau et les priorités pour la période biennale 2010-2011 devrait être préparé et annexé au rapport sur les travaux de chaque session des sous-comités et Comités et au rapport biennal du Conseil à l'Assemblée. Ces comptes rendus devraient indiquer séparément les résultats non prévus qu'il aurait été accepté d'inscrire dans les agendas biennaux.

12.8 Le Comité a rappelé également que, aux termes de la résolution A.1013(26), chaque organe de l'Organisation, lorsqu'il établissait son compte rendu, devrait aussi y faire figurer tous les comptes rendus de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats escomptés qu'il aurait reçus depuis son rapport précédent.

12.9 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés de lui pour la période biennale 2012-2013, tel qu'il figure à l'annexe 3, que le Secrétariat avait préparé en consultant le Président et qui reprenait les questions énumérées dans la résolution A.1012(26) qui concernaient ses travaux et ceux des sous-comités pertinents.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

12.10 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 devrait établir et tenir à jour un agenda au-delà de la période biennale en utilisant le modèle figurant dans ces directives et devrait l'annexer au rapport sur les travaux de chacune de ses sessions.

12.11 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés de lui pour la période biennale 2012-2013, lesquels sont des résultats acceptés pour l'agenda au-delà de la période biennale et figurent à l'annexe 4.

12.12 Le Comité a examiné le document FAL 38/WP.3 sur les propositions à inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2014-2015, que le Secrétariat avait établies en consultant le Président et en tenant compte des progrès accomplis par le Comité au cours de la période biennale actuelle.

12.13 Le Comité a approuvé les propositions le concernant à inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2014-2015, telles qu'elles figurent à l'annexe 5, en vue de les soumettre au Conseil à sa cent dixième session (C 110), en juillet 2013.

13 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2014

13.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a réélu par acclamation M. Yuri Melenas (Fédération de Russie) aux fonctions de Président et Mme Marina Angsell (Suède) aux fonctions de Vice-présidente pour 2014.

14 DIVERS

14.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour, mais il a examiné au titre de ce point le document FAL 38/2/2, dans lequel le Danemark insistait sur l'importance du point de vue des utilisateurs finals au sujet des charges administratives en mer pour évaluer si la réglementation était réellement efficace. Il a remercié le Danemark de l'exposé qu'il avait fait*, lequel présentait d'une manière vivante la situation concernant la surcharge administrative et les problèmes rencontrés par les capitaines lorsque leur navire faisait escale dans un port.

14.2 Le Comité a examiné le projet de résolution de l'Assemblée approuvé par le FSI 21 concernant la notification et la diffusion de renseignements par le biais du GISIS. Cette résolution encourage l'utilisation du GISIS pour renforcer l'application des instruments obligatoires de l'OMI, en particulier eu égard au taux de notifications, aux moyens d'utiliser efficacement les technologies de l'information et de la communication en réduisant éventuellement la charge administrative. Elle prévoit un moyen pour les Gouvernements ou Parties contractants de satisfaire aux prescriptions obligatoires en matière de notification; et facilite la diffusion des notifications connexes par l'Organisation.

14.3 Le Comité a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée concernant la notification et la diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), tel qu'il figure à l'annexe 6, et a noté qu'au cours de la présente session, au titre du point 6 de l'ordre du jour, il avait décidé que les renseignements

*

Il convient de noter que cet exposé peut être téléchargé à partir de l'adresse suivante : <http://www.dma.dk/news/Sider/Danishpresentationgavefoodforthought.aspx>.

communiqués à l'Organisation conformément à l'article VIII de la Convention pouvaient être communiqués par des moyens électroniques plutôt que sur papier.

15 MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE

15.1 L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter à sa vingt-huitième session le projet de résolution de l'Assemblée sur la notification et la diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (G/SIS) (paragraphe 14.2 et annexe 6).

15.2 Le Conseil est invité à prendre les mesures ci-après à sa cent dixième session ordinaire :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa trente-huitième session et, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre à l'Assemblée, à sa vingt-huitième session, accompagné des observations et des recommandations qu'il aura formulées;
- .2 décider de l'option à retenir pour examiner, aux fins d'adoption, les amendements à l'Annexe de la Convention FAL qui découlent de l'examen général de la Convention FAL (paragraphe 4.22 à 4.25);
- .3 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.209) et examiner la question de savoir si les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incluses dans une éventuelle révision de la résolution A.1013(26) de l'Assemblée (paragraphe 11.3 à 11.5);
- .4 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2012-2013 (paragraphe 12.9 et annexe 3);
- .5 prendre note de la version actualisée de l'agenda du Comité FAL au-delà de la période biennale (paragraphe 12.11 et annexe 4); et
- .6 approuver les propositions concernant le Comité FAL à inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2014-2015 (paragraphe 12.13 et annexe 5).

15.3 Le Comité de la sécurité maritime est invité à prendre les mesures ci-après à sa quatre-vingt-douzième session :

- .1 prendre note des débats menés et de la décision prise au sujet de l'autorisation de descendre à terre (paragraphe 4.30, 4.37 et 4.38);
- .2 prendre note des débats menés au sujet de l'éventuelle harmonisation des prescriptions relatives à la transmission des renseignements à fournir préalablement à l'arrivée et au départ avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD et conférer à la pratique recommandée FAL pertinente le statut de norme (paragraphe 4.36);
- .3 approuver la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (paragraphe 5.4 et 5.42 et annexe 1);

- .4 examiner la circulaire FAL.5/Circ.39 sur les Directives intérimaires pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques et donner un avis au FAL 39 sur tout ajout ou amendement nécessaire (paragraphe 5.38 à 5.40);
- .5 noter que le nombre de passagers clandestins n'a pas diminué de façon notable et qu'il faut renforcer les activités de coopération technique pour réduire ce nombre en améliorant les mesures de sûreté dans les ports des pays concernés (paragraphe 6.18 à 6.23);
- .6 noter la décision de reporter à 2014 l'échéance souhaitable des travaux relatifs au résultat escompté "Élaboration de mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer" (paragraphe 6.41);
- .7 noter la nécessité de fournir les renseignements demandés dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 relative au personnel de sûreté armé sous contrat privé et la décision d'examiner de nouveau la question au FAL 39 (paragraphe 7.15);
- .8 prendre note de la circulaire FAL.6/Circ.16 concernant les recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime; (paragraphe 7.16); et
- .9 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.209) et examiner la question de savoir si les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incluses dans la circulaire MSC-MEPC.1/Circ.4.Rev.2 (paragraphe 11.3 à 11.5).

15.4 Le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre les mesures ci-après à sa soixante-cinquième session :

- .1 approuver la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, (paragraphe 5.4 et 5.42 et annexe 1);
- .2 examiner la circulaire FAL.5/Circ.39 sur les Directives intérimaires pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques et donner un avis au FAL 39 sur tout ajout ou amendement nécessaire (paragraphe 5.38 à 5.40); et
- .3 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.209) et examiner la question de savoir si les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incluses dans la circulaire MSC-MEPC.1/Circ.4.Rev.2 (paragraphe 11.3 à 11.5).

15.5 Le Comité juridique est invité à prendre les mesures ci-après à sa cent unième session :

- .1 prendre note des débats menés et de la décision prise au sujet de l'autorisation de descendre à terre (paragraphe 4.30, 4.37 et 4.38); et

- .2 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.209) et examiner la question de savoir si les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incluses dans la circulaire LEG.1/Circ.7 (paragraphe 11.3 à 11.5).

15.6 Le Comité de la coopération technique est invité à prendre les mesures ci-après à sa soixante-troisième session :

- .1 noter l'approbation des thèmes prioritaires pour le PICT portant sur la période biennale 2014-2015 et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 9.7 et 9.8);
- .2 envisager de rédiger, en collaboration avec le Comité FAL, un manuel de procédure sur la Convention FAL (paragraphe 9.9);
- .3 noter la décision du FAL 38 de remplacer le titre du point de l'ordre du jour "Coopération et assistance techniques" par "Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime" (paragraphe 9.11); et
- .4 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.209) et examiner la question de savoir si les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incluses dans la circulaire TC.1/Circ.66 (paragraphe 11.3 à 11.5).

15.7 Le Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (Sous-comité DSC) est invité à prendre les mesures ci-après à sa dix-huitième session :

- .1 dispenser un avis sur la proposition présentée dans le document FAL 38/4/1 (IVODGA) au sujet des amendements au Manifeste de marchandises dangereuses (paragraphe 4.20, 4.21 et 4.39); et
- .2 noter la décision adoptée par le FAL 38 au sujet de la facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses (paragraphe 8.10).

15.8 Le Sous-comité des normes de formation et de veille (Sous-comité STW) est invité à noter, à sa quarante-cinquième session, les débats menés sur la formation du personnel des services d'amarrage (paragraphe 8.12 à 8.17).

ANNEXE 1

FAL.2/Circ.127
MEPC.1/Circ.[...]
MSC.1/Circ.[...]
[... 2013]

LISTE RÉVISÉE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2013

1 Le Comité de la simplification des formalités, à sa trente-huitième session (8-12 avril 2013), le Comité de la protection du milieu marin, à sa [soixante-cinquième session (13-17 mai 2013)] et le Comité de la sécurité maritime, à sa [quatre-vingt-douzième session (12-21 juin 2013)], ont approuvé la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2013, telle qu'elle figure en annexe à la présente circulaire.

2 Ces travaux ont été effectués conformément aux dispositions du chapitre 2 de l'Annexe de la Convention FAL relatives aux formalités exigées des propriétaires de navires par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie du navire. Le Comité de la simplification des formalités a rappelé que ces dispositions ne signifiaient nullement que certains certificats ou autres documents du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage, à la classification dudit navire et autres renseignements, ne devaient pas être présentés aux autorités compétentes.

3 Compte tenu des amendements apportés aux instruments pertinents depuis la diffusion de la circulaire FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MSC/Circ.1409, la liste a été révisée pour prendre en considération les dispositions pertinentes de ces amendements.

4 La présente circulaire recense uniquement les certificats et documents prescrits en vertu des instruments de l'OMI, à l'exclusion des certificats et documents prescrits par d'autres organisations internationales ou par des autorités gouvernementales.

5 La présente circulaire ne devrait pas être utilisée dans le contexte des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, pour lesquelles il convient de se reporter aux prescriptions des conventions.

6 Les Gouvernements Membres sont invités à noter les renseignements communiqués en annexe et à prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées.

7 La présente circulaire remplace la circulaire FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MSC/Circ.1409.

ANNEXE

CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD

(Note : Tous les certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord doivent être en cours de validité et établis conformément au modèle de formulaire prescrit par la convention internationale ou l'instrument international pertinents.)

No	Contenu	Référence
1	Tous les navires auxquels s'applique la convention à laquelle il est fait référence doivent avoir à bord les documents suivants :	
	Certificat international de jaugeage (1969) Un Certificat international de jaugeage (1969) doit être délivré à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la Convention.	Convention sur le jaugeage, article 7
	Certificat international de franc-bord Un Certificat international de franc-bord doit être délivré aux termes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de ladite convention ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra.	Convention LL, article 16; Protocole LL de 1988, article 16
	Certificat international d'exemption pour le franc-bord Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord doit être délivré à tout navire auquel une exemption a été accordée en vertu des dispositions de l'article 6 de la Convention sur les lignes de charge ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra.	Convention LL, article 6; Protocole LL de 1988, article 16
	Dossier technique du revêtement Un dossier technique du revêtement, contenant la spécification du système de revêtement appliqué sur les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et les espaces de double muraille des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, les dossiers sur les travaux de revêtement effectués par le chantier naval et le propriétaire du navire, les critères détaillés concernant le choix du revêtement, les spécifications d'exécution des travaux, l'inspection, l'entretien et les réparations, doit être conservé à bord et tenu à jour pendant toute la durée de vie du navire.	Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-2; Normes de comportement des revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers (résolution MSC.215(82))

No	Contenu	Référence
	<p>Plans de construction Un portefeuille des plans "après construction" et autres plans indiquant les modifications qui ont pu être apportées ultérieurement à la structure doit être conservé à bord des navires construits le 1er janvier 2007 ou après cette date.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-7, MSC/Circ.1135 sur les plans "après construction" à conserver à bord du navire et à terre</p>
	<p>Dossier de construction du navire Un dossier de construction du navire contenant des renseignements spécifiques devrait être conservé à bord des pétroliers et des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m construits avec un seul pont, des citernes surélevées en abord et des citernes latérales en trémies dans les espaces à cargaison, à l'exclusion des minéraliers ou des transporteurs mixtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dont le contrat de construction est passé le 1er juillet 2016 ou après cette date; .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2017 ou après cette date; ou .3 ceux dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2020 ou après cette date doivent avoir à bord un dossier de construction du navire contenant les renseignements prévus par les règles et les directives, <p>et le dossier devrait être mis à jour selon qu'il convient pendant toute la durée de la vie du navire afin qu'il soit plus facile de l'exploiter en toute sécurité, de l'entretenir, de l'inspecter, de le réparer et de prendre des mesures en cas d'urgence.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343 sur les Directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire</p>
	<p>Renseignements sur la stabilité Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions, et tout navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 24 m doivent subir, après achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine doit recevoir les renseignements sur la stabilité qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de service pour maintenir la stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie requises. Dans le cas des vraquiers, les renseignements requis dans un manuel pour vraquier peuvent figurer dans les renseignements sur la stabilité.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-1/5 et II-1/5-1; Protocole LL de 1988, règle 10</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Plans et manuels de maîtrise des avaries À bord des navires à passagers et des navires de charge, des plans où figurent clairement, pour chaque pont et cale, les limites des compartiments étanches à l'eau, les ouvertures qui y sont pratiquées avec leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, ainsi que les dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par un envahissement, doivent être affichés de manière permanente. Des opuscules contenant les mêmes renseignements doivent être mis à la disposition des officiers du navire.</p>	Convention SOLAS de 1974, règle II-1/19; MSC.1/Circ.1245
	<p>Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité.</p>	Convention SOLAS de 1974, règle V/14.2
	<p>Manuel de formation en matière de sécurité-incendie Un manuel de formation doit être rédigé dans la langue de travail du navire et doit se trouver dans chaque salle à manger et salle de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Il doit contenir les instructions et renseignements prescrits à la règle II-2/15.2.3.4. Une partie de ces renseignements peut être fournie grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p>	Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.3
	<p>Plan/opuscule concernant la lutte contre l'incendie Des plans d'ensemble doivent être affichés en permanence à l'usage des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections, ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie et les dispositifs d'extinction de l'incendie, etc. Une autre possibilité laissée à la discrétion de l'Administration consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule, dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour et toute modification qui leur est apportée doit être consignée par écrit dans les plus brefs délais. Un double des plans concernant la lutte contre l'incendie ou un opuscule contenant ces plans doit être conservé en permanence dans un coffret étanche aux intempéries, signalisé de façon claire et situé à l'extérieur du rouf, à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.</p>	Convention SOLAS de 1974, règles II-2/15.2.4 et II-2/15.3.2
	<p>Formation à bord et exercices à consigner Les exercices d'incendie doivent être effectués et consignés conformément aux prescriptions des règles III/19.3 et III/19.5</p>	Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.2.5

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit contenir les renseignements et instructions nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et des opérations de manutention de la cargaison dans le contexte de la sécurité-incendie. Il doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel peut être combiné avec les manuels de formation en matière de sécurité-incendie prescrits à la règle II-2/15.2.3.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/16.2</p>
	<p>Plans d'entretien Le plan d'entretien doit contenir les renseignements nécessaires sur les systèmes de protection contre l'incendie et les dispositifs et le matériel de lutte contre l'incendie prescrits en vertu de la règle II-2/14.2.2. En ce qui concerne les navires-citernes, des prescriptions supplémentaires sont énoncées à la règle II-2/14.4.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-2/14.2.2 et II-2/14.4</p>
	<p>Manuel de formation Le manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/35</p>
	<p>Cartes marines et publications nautiques Les cartes marines et publications nautiques pour le voyage prévu doivent être appropriées et à jour. Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) est également reconnu comme satisfaisant aux prescriptions d'emport de cartes de ce paragraphe.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles V/19.2.1.4 et V/27</p>
	<p>Code international de signaux et exemplaire du volume III du Manuel IAMSAR Tous les navires qui sont tenus d'avoir à bord une installation radioélectrique doivent être munis du Code international de signaux; tous les navires doivent être munis d'un exemplaire à jour du volume III du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR).</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/21</p>
	<p>Registre des activités de navigation Un registre des activités et événements de navigation, y compris des exercices et des essais effectués avant le départ, doit être tenu à bord de tous les navires effectuant des voyages internationaux. Lorsque ce genre de renseignements n'est pas consigné dans le livre de bord du navire, il doit être conservé sous une autre forme approuvée par l'Administration.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles V/26 et V/28.1</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel de manœuvre Le capitaine ou le personnel désigné doit pouvoir disposer à bord des temps d'arrêt, caps du navire et distances relevés au cours des essais, ainsi que des résultats des essais effectués en vue de déterminer l'aptitude des navires à plusieurs hélices à naviguer et à manœuvrer lorsqu'une ou plusieurs hélices sont hors d'état de fonctionner.</p>	Convention SOLAS de 1974, règle II-1/28
	<p>Fiches de données de sécurité pour matière dangereuse Il doit être fourni aux navires qui transportent des hydrocarbures ou du combustible liquide, tels que définis à la règle 1 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, des fiches de données de sécurité pour matière dangereuse, établies compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation, avant le chargement de ces hydrocarbures en tant que cargaison en vrac ou avant le soutage du combustible liquide.</p>	Convention SOLAS, règle VI/5-1; résolution MSC.286(86)
	<p>Procès-verbal d'essai de l'AIS Le système d'identification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d'entretien agréée. Un exemplaire du procès-verbal d'essai, qui doit être conforme au modèle qui figure en annexe à la circulaire MSC.1/Circ.1252, doit être conservé à bord du navire.</p>	Convention SOLAS, règle V/18.9; MSC.1/Circ.1252
	<p>Brevets de capitaine, d'officier et de matelot ou de mécanicien Des brevets doivent être délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examen, conformément aux dispositions du Code STCW annexé à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Les modèles de brevets figurent à la section A-I/2 du Code STCW. Les originaux des brevets doivent se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.</p>	Convention STCW de 1978, article VI, règle I/2; Code STCW, section A-I/2

No	Contenu	Référence
	<p>Registre des heures de repos Des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer doivent être tenus à bord.</p>	<p>Code STCW, section A-VIII/1; Convention du travail maritime, 2006; Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 (No 180);</p> <p>Directives OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail des gens de mer à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos des gens de mer</p> <p><i>Note : la Convention du travail maritime, 2006, doit entrer en vigueur le 20/08/2013</i></p>
	<p>Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 6 de l'Annexe I de MARPOL, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. Ce certificat est complété par une Fiche de construction et d'équipement pour navires autres que les pétroliers (modèle A) ou d'une Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers (modèle B), selon le cas.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 7</p>
	<p>Registre des hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, autre qu'un pétrolier, doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie I (opérations concernant la tranche des machines). Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (opérations concernant la cargaison et le ballast).</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règles 17 et 36</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Autorité.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 37; résolution MEPC.54(32) telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44)</p>
	<p>Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe IV de MARPOL, à tout navire qui doit obligatoirement être conforme aux dispositions de ladite annexe et qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention.</p>	<p>MARPOL, Annexe IV, règle 5; MEPC/Circ.408</p>
	<p>Plan de gestion des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre.</p>	<p>MARPOL, Annexe V, règle 10 résolution MEPC.71(38); MEPC/Circ.317</p>
	<p>Registre des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers doivent tenir un registre des ordures.</p>	<p>MARPOL, Annexe V, règle 10;</p>
	<p>Enregistreur des données du voyage – certificat de conformité L'enregistreur des données du voyage, y compris tous les capteurs, doit être soumis à un essai annuel de fonctionnement. Cet essai doit être effectué par une installation approuvée d'essai ou d'entretien et permettre de vérifier l'exactitude, la pérennité et le caractère récupérable des données enregistrées. En outre, il faut effectuer des essais et des inspections pour s'assurer que toutes les enveloppes de protection et les dispositifs installés pour faciliter la localisation sont en bon état de marche. Une copie du certificat de conformité délivré par l'installation d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables, doit être conservée à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/18.8</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel d'assujettissement de la cargaison Toutes les cargaisons autres que les cargaisons solides et liquides en vrac, et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. À bord des navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis à la règle II-2/3.41, toutes les cargaisons et tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. Ce manuel d'assujettissement de la cargaison doit être conservé à bord de tous les types de navires affectés au transport de cargaisons autres que les cargaisons solides ou liquides en vrac et doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/5.6 et VII/5; MSC.1/Circ.1353</p>
	<p>Attestation de conformité Une attestation de conformité doit être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM. Un exemplaire de l'attestation doit être conservé à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13</p>
	<p>Certificat de gestion de la sécurité Un Certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de gestion de la sécurité, l'Administration ou l'organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13</p>
	<p>Certificat international de sûreté du navire ou Certificat international provisoire de sûreté du navire Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré par l'Administration ou un organisme que celle-ci a habilité à vérifier que le navire est conforme aux dispositions sur la sûreté maritime du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré en vertu de la section 19.4 de la partie A du Code ISPS.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9.1.1; Code ISPS, partie A, section 19 et appendices</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Plan de sûreté du navire et registres correspondants Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la partie A du Code ISPS. Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 formation, exercices et entraînements; .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté; .3 infractions aux mesures de sûreté; .4 changements de niveau de sûreté; .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant; .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté; .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire; .8 examen périodique du plan de sûreté du navire; .9 mise en œuvre des amendements au plan; et .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire. 	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9; Code ISPS, partie A, sections 9 et 10</p>
	<p>Fiche synoptique continue Une fiche synoptique continue doit être délivrée à tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention. La fiche synoptique continue vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/5</p>
	<p>Certificat international du système antiallissure Un Certificat international du système antiallissure, accompagné d'une fiche de systèmes antiallissure, doit être délivré, après une inspection et une visite, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO.</p>	<p>Convention AFS, règle 2 1) de l'annexe 4</p>
	<p>Déclaration relative au système antiallissure Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m mais d'une jauge brute inférieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être munis d'une déclaration, signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.</p>	<p>Convention AFS, règle 5 1) de l'annexe 4</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997. Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties et aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p>
	<p>Certificat international relatif au rendement énergétique Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 5, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p>
	<p>Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 de l'Annexe VI de MARPOL à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 12.6</p>
	<p>Procédure relative au changement de fuel-oil et livre de bord (enregistrement des changements de fuel-oil) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire à la règle 14.3 de l'Annexe VI de MARPOL et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 14.6</p>
	<p>Manuel d'exploitation du fabricant pour les incinérateurs Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions de la règle 16.6.1 de l'Annexe VI de MARPOL doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 16.7</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Note de livraison de soutes et échantillon représentatif La note de livraison de soutes et un échantillon représentatif du fuel-oil livré doivent être conservés à bord conformément aux prescriptions des règles 18.6 et 18.8.1 de l'Annexe VI de MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règles 18.6 et 18.8.1</p>
	<p>Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes (y compris les FPSO et les FSU) et des installations de forage, quel que soit leur système de propulsion, doivent avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 22; MEPC.1/Circ.795</p>
	<p>Dossier technique sur l'EEDI Applicable aux navires qui appartiennent à une ou plusieurs des catégories mentionnées aux paragraphes 25 à 35 de la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 20</p>
	<p>Dossier technique Tout moteur diesel marin installé à bord d'un navire doit être accompagné d'un dossier technique. Le dossier technique doit être établi par la partie demandant la certification du moteur et être approuvé par l'Administration et il doit accompagner le moteur pendant toute sa durée d'utilisation à bord. Il doit contenir les renseignements indiqués au paragraphe 2.4.1 du Code technique sur les NO_x.</p>	<p>Code technique sur les NO_x, paragraphe 2.3.4</p>
	<p>Registre des paramètres du moteur Lorsque la méthode de vérification des paramètres du moteur décrite à la section 6.2 du Code technique sur les NO_x est appliquée afin de vérifier la conformité, si des réglages ou modifications sont effectués sur un moteur après sa précertification, ils doivent être dûment consignés dans le registre des paramètres du moteur.</p>	<p>Code technique sur les NO_x, paragraphe 2.3.7</p>
	<p>Certificat d'exemption¹ Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en vertu et en application des dispositions de la Convention SOLAS de 1974, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats susmentionnés.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Rapport d'essai de conformité du LRIT Une fois les essais de conformité achevés et si les résultats sont satisfaisants, un rapport d'essai de conformité devrait être délivré par l'Administration ou l'ASP qui a effectué l'essai au nom de l'Administration, selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la circulaire MSC.1/Circ.1307.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/19-1; MSC.1/Circ.1307</p>

¹ Les circulaires SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 et Add.3 ont trait à la délivrance des certificats d'exemption.

No	Contenu	Référence
	<p>Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600, à l'exclusion des engins à portance dynamique, des engins à grande vitesse, des navires de pêche, des barges pour la pose de canalisations, des barges porte-grues, des unités mobiles de forage au large, des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial, des navires de guerre et transporteurs de troupes, des navires sans moyens de propulsion mécanique, des navires de battage et des dragues.</p> <p>Un rapport sur la mesure du bruit doit toujours se trouver à bord et pouvoir être consulté par l'équipage.</p> <p>Pour les navires existants, se reporter à la section intitulée "Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires – Rapport sur la mesure du bruit" (résolution A.468(XII)).</p>	<p>Convention SOLAS, règle II-1/3-12; Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, section 4.3</p> <p><i>Note : les prescriptions ci-dessus devraient entrer en vigueur le 01/07/2014</i></p>
	<p>Plans et procédures propres à chaque navire pour le repêchage des personnes Tous les navires doivent être dotés de plans et de procédures pour le repêchage des personnes qui leur soient propres. Les navires construits avant le 1er juillet 2014 doivent satisfaire à cette prescription avant la première visite périodique ou de renouvellement du matériel de sécurité du navire à effectuer après le 1er juillet 2014, la date la plus proche étant retenue.</p> <p>Les navires rouliers à passagers qui satisfont à la règle III/26.4 sont considérés comme satisfaisant à la présente règle.</p> <p>Les plans et les procédures devraient être considérés comme faisant partie du plan de préparation aux situations d'urgence prescrit par le paragraphe 8 du Code ISM.</p>	<p>Convention SOLAS, règle III/17-1; résolution MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447</p> <p><i>Note : les prescriptions ci-dessus devraient entrer en vigueur le 01/07/2014</i></p>
2	<p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires à passagers doivent avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour navire à passagers Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers doit être délivré, après inspection et visite, à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle P) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux et Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré aux termes des dispositions de l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p> <p>Un certificat dit Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p>	<p>Accord STP, règle 5</p> <p>Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux, règle 5</p>
	<p>Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/7.3</p>
	<p>Liste des limites d'exploitation Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent conserver à bord une liste de toutes les limites imposées à l'exploitation du navire, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des règles de la Convention SOLAS, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer ou celles relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limites, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/30</p>
	<p>Système d'aide à la décision destiné aux capitaines À bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/29</p>
<p>3</p>	<p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires de charge doivent avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité de construction pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention SOLAS de 1974 relatives aux visites des navires de charge et aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2, autres que celles qui concernent les moyens d'extinction de l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle E) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 muni d'une installation radioélectrique, y compris les appareils utilisés dans les engins de sauvetage, qui satisfait aux prescriptions du chapitre IV et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle R) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Certificat de sécurité pour navire de charge Au lieu du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et du Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge peut être délivré, à l'issue d'une visite, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988. Une fiche d'équipement (modèle C) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Autorisation de transport de grain et manuel sur le chargement du grain Une autorisation doit être délivrée à tout navire chargé conformément aux règles du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac. L'autorisation doit être jointe au manuel sur le chargement du grain remis au capitaine pour lui permettre de satisfaire aux dispositions du Recueil relatives à la stabilité ou y être incorporée.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VI/9; Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac, section 3</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</p> <p>Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation après qu'il a été vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention CLC.</p>	Convention CLC de 1969, article VII
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</p> <p>Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 7. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2.</p>	Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, article 7
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</p> <p>Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention CLC de 1992 est délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après que l'autorité compétente de l'État contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat est délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État contractant.</p>	Convention CLC de 1992, article VII

No	Contenu	Référence
	<p>Dossier des rapports de visites renforcées Les vraquiers et les pétroliers doivent avoir un dossier des rapports de visites et des documents d'appui satisfaisant aux dispositions des paragraphes 6.2 et 6.3 de l'annexe A et de l'annexe B de la résolution A.744(18) intitulée Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers.</p> <p><i>Note : se reporter aux prescriptions relatives au dossier des rapports de visites et des documents d'appui applicables aux vraquiers et aux pétroliers qui sont mentionnées aux paragraphes 6.2 et 6.2 de l'annexe A/l'annexe B, partie A/partie B, du Recueil ESP, 2011.</i></p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/2; résolution A.744(18)</p> <p><i>Note : le Recueil ESP, 2011, devrait entrer en vigueur le 01/01/2014 et remplacer la résolution A.744(18)</i></p>
	<p>Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de l'Annexe I de MARPOL, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doivent être équipés d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité. Le dispositif doit être muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille marin et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 31</p>
	<p>Surveillance continue et contrôle des rejets – Manuel d'exploitation Tout pétrolier équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets doit recevoir des instructions relatives à l'exploitation de ce dispositif qui soient conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 31; résolutions A.496(XII) et A.586(14) et résolution MEPC.108(49)</p>
	<p>Renseignements sur la cargaison Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, confirmés par écrit avant le chargement. Pour les vraquiers, la densité de la cargaison doit figurer parmi ces renseignements.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/2 et XII/10; MSC/Circ.663</p>
	<p>Manuel d'accès à la structure du navire La présente règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX-1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, construits le 1er janvier 2006 ou après cette date. Les moyens d'accès permettant d'effectuer les inspections générales de près et les mesures d'épaisseur d'un navire doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-6</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel pour les vraquiers Pour permettre au capitaine d'éviter des contraintes excessives sur la structure du navire, il doit y avoir à bord du navire qui effectue des opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac un manuel tel que celui mentionné à la règle VI/7.2 de la Convention SOLAS. Ce manuel doit être visé par l'Administration ou en son nom de manière à indiquer que les dispositions des règles 4, 5, 6 et 7 du chapitre XII de la Convention SOLAS, selon qu'il convient, sont respectées. Au lieu de faire l'objet d'un manuel distinct, les renseignements requis peuvent figurer dans le Manuel sur la stabilité à l'état intact.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/7 et XII/8; Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (Recueil BLU)</p>
	<p>Manuel sur l'équipement et l'exploitation (Manuel sur le lavage au pétrole brut) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées à la règle 35 de l'Annexe I de MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 35; résolution MEPC.81(43)</p>
	<p>Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) – Déclaration de conformité, rapport final et compte rendu d'examen L'Administration doit délivrer une déclaration de conformité à tout pétrolier qui, ayant fait l'objet d'une visite au titre du système d'évaluation de l'état du navire (CAS), a été jugé conforme aux prescriptions de ce système. En outre, un exemplaire du rapport final CAS soumis à l'Administration en vue de la délivrance d'une déclaration de conformité, ainsi qu'un exemplaire du compte rendu d'examen par l'Administration, doivent être conservés à bord avec la déclaration de conformité.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règles 20 et 21; résolutions MEPC.94(46), MEPC.99(48), MEPC.112(50) MEPC.131(53) et MEPC.155(55)</p>
	<p>Renseignements sur le compartimentage et la stabilité Il doit être fourni sous une forme approuvée à tous les pétroliers auxquels s'applique la règle 28 de l'Annexe I de MARPOL les renseignements relatifs au chargement et à la répartition des cargaisons qui sont nécessaires pour garantir le respect des dispositions de cette règle et les données sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans la règle.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 28</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Plan d'opérations STS et registres des opérations STS Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment effectuer des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1er janvier 2011 ou après cette date. L'Administration doit approuver le plan d'opérations STS de chaque pétrolier. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.</p> <p>Les registres des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être aisément accessibles aux fins d'inspection.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 41</p>
	<p>Plan de gestion des COV Un navire-citerne transportant du pétrole brut, auquel s'applique la règle 15.1 de l'Annexe VI de MARPOL, doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI règle 15.6</p>
4	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des substances chimiques liquides nocives en vrac doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL, à tout navire transportant des substances liquides nocives en vrac et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac et le Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, délivrés en vertu des dispositions du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques et du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, respectivement, ont la même valeur et sont acceptés dans les mêmes conditions que le Certificat NLS.</p>	<p>MARPOL, Annexe II, règle 8</p>
	<p>Registre de la cargaison Les navires transportant des substances liquides nocives en vrac doivent être munis d'un registre de la cargaison, qui peut ou non faire partie du livre de bord réglementaire et doit être conforme au modèle prévu à l'appendice 2 de l'Annexe II.</p>	<p>MARPOL, Annexe II, règle 15.2</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet Tout navire certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet approuvé par l'Autorité.</p>	<p>MARPOL, Annexe II, règle 14; résolution MEPC.18(22)</p>
	<p>Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives approuvé par l'Autorité.</p>	<p>MARPOL, Annexe II, règle 17</p>
<p>5</p>	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire-citerne pour produits chimiques doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits avant le 1er juillet 1986.</i></p> <p>ou</p>	<p>Recueil BCH, section 1.6; Recueil BCH, tel que modifié par la résolution MSC.18(58), section 1.6</p>
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes de la Convention SOLAS de 1974 (chapitre VII) et de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</i></p>	<p>Recueil IBC, section 1.5; Recueil IBC, tel que modifié par les résolutions MSC.16(58) et MEPC.40(29), section 1.5</p>

No	Contenu	Référence
6	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout transporteur de gaz doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p>	Recueil GC, section 1.6
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après la visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes de la Convention SOLAS de 1974 (chapitre VII), les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les transporteurs de gaz construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</i></p>	Recueil IGC, section 1.5; Recueil IGC, tel que modifié par la résolution MSC.17(58), section 1.5
7	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout engin à grande vitesse doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse Un certificat dit Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout engin qui satisfait aux prescriptions du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p>	Convention SOLAS de 1974, règle X/3; Recueil HSC 1994, section 1.8; Recueil HSC 2000, section 1.8
	<p>Permis d'exploiter un engin à grande vitesse Un permis dit Permis d'exploiter un engin à grande vitesse doit être délivré à tout engin qui satisfait aux prescriptions des paragraphes 1.2.2 à 1.2.7 du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p>	Recueil HSC 1994, section 1.9; Recueil HSC 2000, section 1.9

No	Contenu	Référence
8	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Attestation de conformité avec les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses L'Administration doit fournir au navire un document approprié attestant que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux prescriptions de la règle II-2/19 de la Convention SOLAS de 1974. L'attestation concernant les marchandises dangereuses, exception faite des marchandises dangereuses solides en vrac, n'est pas exigée pour les cargaisons des classes 6.2 et 7 et les marchandises dangereuses en quantités limitées.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/19.4</p>
9	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses en colis doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Manifeste de marchandises dangereuses ou plan d'arrimage Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification du Code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VII/4.5 et VII/7-2; MARPOL, Annexe III, règle 4</p>
10	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant une cargaison INF doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF Un navire transportant une cargaison INF doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (Recueil INF) en plus de toutes autres prescriptions applicables des règles de la Convention SOLAS, et doit faire l'objet d'une visite et d'un Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VII/16; Recueil INF (résolution MSC.88(71)), paragraphe 1.3</p>

No	Contenu	Référence
11	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire nucléaire doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Un Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge ou un Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers au lieu du Certificat de sécurité pour navire de charge ou du Certificat de sécurité pour navire à passagers, selon le cas. Le certificat prescrit par le chapitre VIII de la Convention SOLAS doit être délivré à tous les navires à propulsion nucléaire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VIII/10</p>
<p>Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires</p>		
	<p>Navires spéciaux</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour navire spécial En plus des Certificats SOLAS spécifiés à l'alinéa 7 du Préambule du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, un Certificat de sécurité pour navire spécial devrait être délivré après les visites effectuées conformément aux dispositions du paragraphe 1.6 du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux. La durée et la validité de ce certificat devraient être régies par les dispositions correspondantes de la Convention SOLAS de 1974 applicables aux navires de charge. Si un certificat est délivré à un navire spécial d'une jauge brute inférieure à 500, il faudrait y indiquer la portée des dérogations qui ont été accordées en application du paragraphe 1.2.</p>	<p>Résolution A.534(13), telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.739; Recueil SPS de 2008, (résolution MSC.266(84)), Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Navires de servitude au large</p>	
	<p>Document de conformité du navire ravitailleur au large Le document de conformité devrait être délivré une fois qu'il a été vérifié que le navire satisfaisait aux dispositions des Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006.</p>	<p>Résolution MSC.235(82)</p>
	<p>Certificat d'aptitude pour navire de servitude au large Les navires de servitude au large devraient avoir à bord un certificat d'aptitude délivré en vertu des Directives pour le transport et la manutention de quantités limitées de substances liquides nocives et potentiellement dangereuses en vrac à bord des navires de servitude au large lorsqu'ils transportent de telles cargaisons. Si un navire de servitude au large transporte seulement des substances liquides nocives, un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac comportant les mentions appropriées peut être délivré à la place du Certificat d'aptitude susmentionné.</p>	<p>Résolution A.673(16); MARPOL, Annexe II, règle 13 4)</p>

No	Contenu	Référence
	Systemes de plongée	
	<p>Certificat de sécurité pour système de plongée Un certificat devrait être délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle, à l'issue d'une visite ou d'une inspection d'un système de plongée qui satisfait aux prescriptions du Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée. Dans tous les cas, l'Administration devrait assumer la pleine responsabilité du certificat.</p>	Résolution A.536(13), section 1.6
	Engins submersibles à passagers	
	<p>Certificat de conformité en matière de sécurité pour engin submersible à passagers Applicable aux engins submersibles pouvant recevoir des passagers aux fins d'excursions sous-marines et dont la pression dans le compartiment des passagers est égale à une (1) atmosphère ou proche de cette valeur.</p> <p>Un document de conception et de construction délivré par l'Administration devrait être joint au Certificat de conformité en matière de sécurité.</p>	Circulaire MSC/Circ.981, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1125
	Engins à portance dynamique	
	<p>Certificat de construction et d'armement pour engin à portance dynamique Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément au paragraphe 1.5.1 a) du Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique.</p>	Résolution A.373(X), section 1.6
	Unités mobiles de forage au large	
	<p>Certificat de sécurité pour unité mobile de forage au large Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1979 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er mai 1991 ou après cette date, conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1989 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large.</p>	Résolution A.414(XI), section 1.6; résolution A.649(16), section 1.6; résolution A.649(16), telle que modifiée par la résolution MSC.38(63), section 1.6; Recueil MODU de 2009 (résolution A.1023(26))
	Navions	
	<p>Certificat de sécurité pour navion Un certificat dit Certificat de sécurité pour navion devrait être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à un navion qui satisfait aux dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions.</p>	MSC/Circ.1054, section 9

No	Contenu	Référence
	Permis d'exploiter un navion Le permis d'exploiter devrait être délivré par l'Administration en vue d'attester que les dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions sont respectées.	MSC/Circ.1054, section 10
	Niveaux de bruit	
	Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires existants auxquels la règle II-1/3-12 de la Convention SOLAS ne s'applique pas. Un rapport sur la mesure du bruit devrait être établi pour chaque navire conformément au Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires.	Résolution A.468(XII), section 4.3

ANNEXE 2

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

- 1 Décisions des autres organes de l'OMI
- 2 Examen et adoption des amendements qu'il est proposé d'apporter à la Convention
- 3 Examen général de la Convention y compris harmonisation avec d'autres instruments internationaux
- 4 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 ou versions électroniques de ces certificats et documents
- 5 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
- 6 Sécurisation et facilitation du commerce international :
 - .1 autorisation de descendre à terre et accès aux navires
 - .2 reprise du commerce
- 7 Interface navire/port
- 8 Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime
- 9 Relations avec d'autres organisations
- 10 Application des Directives du Comité
- 11 Programme de travail
- 12 Élection du Président et du Vice-président pour 2015
- 13 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 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ¹	Bilan de la seconde année	Références
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	Travaux continus	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC/ Secrétariat		Travail continu	
1.1.2.8	Coopération avec les fournisseurs de données : protocoles d'échange de données avec des entités nationales, régionales et internationales	Travaux continus	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	FSI/Secrétariat	Secrétariat		Travail continu	
1.1.2.20	Échange de notes de liaison avec le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés : questions relatives aux personnes secourues en mer	Travaux continus	MSC/FAL	COMSAR	NAV		Travail continu	
1.1.2.36	Communication de décisions ou de recommandations à l'AIEA : simplification des formalités relatives à l'expédition de matières radioactives de la classe 7, y compris les retards et les refus	Travaux continus	FAL	DSC			Travail continu	

¹ Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ²	Bilan de la seconde année	Références
1.1.2.37	Communication de décisions ou de recommandations à la CEE-ONU et CEFAC-ONU : guichet unique, facilitation du commerce et transmission électronique de l'information	Travaux continus	FAL				Travail continu	
1.1.2.38	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	Travaux continus	FAL				Travail continu	
1.1.2.39	Communication de décisions ou de recommandations à l'OMD : guichet unique, accomplissement des formalités concernant les navires, les personnes et les cargaisons et sûreté de la chaîne logistique	Travaux continus	FAL				Travail continu	
1.3.4.2	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL pour qu'il rende compte des amendements à l'Annexe à la Convention FAL	Travaux continus	FAL				Travaux reportés ³	
2.0.1.22	Module du GISIS sur les prescriptions obligatoires et non obligatoires	Travaux annuels	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Secrétariat	FSI		Travail continu	
2.0.2.2	Application des propositions approuvées en vue de perfectionner le Programme d'audit	Travaux continus	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC Secrétariat		Travail continu	

² Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

³ Supprimer ce résultat, car il est répété sous le numéro 8.0.1.2.

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ⁴	Bilan de la seconde année	Références
3.4.1.1	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des États en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés	Travaux continus	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC				Travail continu	
3.5.1.5	Contribution au PICT dans le domaine de la facilitation du trafic maritime international	Travaux continus	FAL				Travail continu	
4.0.1.7 (UO)	Propositions présentées dans le cadre du mécanisme d'étude et de réforme instauré par le Secrétaire général et visant à ce que l'Organisation soit tournée vers l'avenir, efficace et soucieuse des coûts et ait, en matière d'établissement de normes internationales, une autorité renforcée et fondée sur les connaissances	2013	Secrétariat	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travail continu	
4.0.2.1	Directives sur l'établissement ou le perfectionnement des systèmes d'information (bases de données, sites Web, etc.) dans le cadre du GISIS	Travaux continus	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Secrétariat	FSI		Travail continu	
4.0.2.3	Protocoles d'échange de données avec des fournisseurs de données nationaux, régionaux et internationaux	Travaux continus	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	FSI	Secrétariat		Travail continu	
5.1.2.2	Élaboration de mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	2013	MSC/FAL	COMSAR	FSI		Travaux reportés	

⁴ Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ⁵	Bilan de la seconde année	Références
6.1.1.2	Mesures visant à renforcer la sûreté des engins de transport fermés et des conteneurs	Travaux continus	MSC/FAL				Travaux reportés ⁶	
8.0.1.1	Révision approfondie de la Convention FAL	2013	FAL				Travaux reportés	
8.0.1.2	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL pour qu'il rende compte des amendements à l'Annexe à la Convention FAL	Travaux continus	FAL				Travaux reportés ⁷	
8.0.2.1	Procédures d'accès à l'interface navire/port pour les agents et prestataires de services se rendant à bord d'un navire	2012	FAL				Travaux reportés 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, si nécessaire	2012	FAL				Travaux reportés ⁹	
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	Travaux continus	FAL				Travaux reportés ¹⁰	

⁵ Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

⁶ Le FAL 38 a décidé de ne pas inscrire ce résultat pour la période biennale 2014-2015, or il n'y a pas eu de débuts depuis l'approbation du résultat en 2010-2011.

⁷ Sera examiné après l'adoption des amendements en cours d'examen.

⁸ Le FAL 38 a décidé de ne pas inscrire ce résultat pour la période biennale 2014-2015, or il n'y a pas eu de débuts depuis l'approbation du résultat en 2010-2011.

⁹ Le FAL 38 a décidé de ne pas inscrire ce résultat pour la période biennale 2014-2015, or il n'y a pas eu de débuts depuis l'approbation du résultat en 2010-2011.

¹⁰ Le FAL 38 a décidé de ne pas inscrire ce résultat pour la période biennale 2014-2015, or il n'y a pas eu de débuts depuis l'approbation du résultat en 2010-2011.

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ¹¹	Bilan de la seconde année	Références
8.0.2.4	Procédures d'accomplissement des formalités concernant les cargaisons et les bagages dans une installation portuaire	2012	FAL				Travaux reportés ¹²	
8.0.2.5	Rapports et renseignements sur les migrants illégaux	Travaux continus	MSC/FAL	Secrétariat			Travail continu	
8.0.2.6	Sécurisation et facilitation du commerce international par le biais de recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime (avec l'OMD)	2013	FAL				Travaux achevés	
8.0.3.1	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 achevés ¹³	
8.0.3.2	Accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents	2013	FAL	MSC/MEPC/LEG	LEG/FSI		Travaux reportés	

¹¹ Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

¹² Le FAL 38 a décidé de ne pas inscrire ce résultat pour la période biennale 2014-2015, or il n'y a pas eu de débuts depuis l'approbation du résultat en 2010-2011.

¹³ Le FAL 38 a décidé de supprimer ce résultat par 2014-2015, car aucun document particulier n'a été soumis sur la question et les débats à ce sujet pourraient être menés au titre du résultat 8.0.3.2.

Numéro du résultat escompté dans le Plan d'action de haut niveau pour 2012-2013	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateur(s)	Organe(s) associé(s) aux travaux	Bilan de la première année ¹⁴	Bilan de la seconde année	Références
8.0.4.3	La première moitié des consultations avec les parties prenantes est achevée, la seconde moitié en cours; analyses des réponses en cours (à savoir l'identification et l'évaluation des prescriptions administratives des instruments obligatoires de l'OMI qui sont perçues comme une charge)	2013	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	BLG/COMSAR/DE/DSC/FP/FSI/NAV/SLF/STW Secrétariat		Travaux en cours	
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	Travaux continus	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC Secrétariat		Travail continu	
13.0.2.2	Bases de données s'inscrivant dans le cadre du GISIS et autres outils, y compris moyens électroniques	Travaux continus	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Secrétariat			Travail en cours	

¹⁴ Le Comité FAL n'a pas tenu de session en 2012.

ANNEXE 4
AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)								
RÉSULTATS ACCEPTÉS POUR L'AGENDA AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE				Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateurs(s)	Organe(s) associés(s) aux travaux	Délai (sessions)	Références
Numéro	Période biennale (à laquelle le résultat a été inscrit à l'agenda au-delà de la période biennale)	Mesures de haut niveau de référence	Description					
2	2012-2013	8.0.1	Révision approfondie de la Convention FAL	FAL			2	FAL 35/17, paragraphe 4.16
	2010-2011	5.1.2	Élaboration de mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	MSC/FAL	COMSAR	FSI		MSC 84/24, paragraphe 22.25
59	2012-2013	5.2.1	Examen des Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage	FAL			2	FAL 38/17, paragraphe 8.16
60	2012-2013	8.0.1	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL pour qu'il rende compte des amendements à l'Annexe à la Convention FAL	FAL			2	FAL 37/17, paragraphe 4.6
	2012-2013	8.0.3	Accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents	FAL	MSC/MEPC/LEG	LEG/FSI		FAL 37/17, annexe 5

ANNEXE 5

**PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION
ET PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2014-2015 INTÉRESSANT LES
TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS***

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2014-2015
Catégorie générale : Renforcer la position et l'efficacité de l'OMI			
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	1.1.2.8	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)
		1.1.2.20	Échange de notes de liaison avec le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés : questions relatives aux personnes secourues en mer (MSC/FAL)
		1.1.2.36	Communication de décisions ou de recommandations à l'AIEA : simplification des formalités relatives à l'expédition de matières radioactives de la classe 7, y compris les retards et les refus (FAL)
		1.1.2.37	Communication de décisions ou de recommandations à la CEE-ONU et au CEFAC-ONU : guichet unique, facilitation du commerce et transmission électronique de l'information (FAL)
		1.1.2.38	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)

* 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 2014-2015. 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 2014-2015
1.1.2 (suite)		1.1.2.39	Communication de décisions ou de recommandations à l'OMD : guichet unique, accomplissement des formalités concernant les navires, les personnes et les cargaisons et la sûreté de la chaîne logistique (FAL)
		1.1.2.40	Communication des principes directeurs et de la stratégie à l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme et ses 30 entités pour l'application des aspects de la Stratégie antiterroriste mondiale de l'ONU qui intéressent les travaux de l'OMI (MSC/LEG/TCC/FAL)
1.3.4	Promouvoir des mesures de facilitation	1.3.4.1	Participation aux travaux des instances internationales pertinentes (Secrétariat)
		1.3.4.2	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL pour qu'il rende compte des amendements à l'Annexe à la Convention FAL (FAL)
3.5.1	Examiner les programmes de coopération technique, en définir les priorités et les exécuter	3.5.1.5	Contribution au PICT dans le domaine de la facilitation du trafic maritime international (FAL)
4.0.2	Mettre au point, appliquer, améliorer et assurer l'appui et la gestion des systèmes d'information pour étayer une Organisation fondée sur les connaissances et l'information	4.0.2.1	Directives sur l'établissement ou le perfectionnement des systèmes d'information (bases de données, sites Web, etc.) dans le cadre du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) (tous les Comités selon qu'il convient)
		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	Appliquer et 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)
5.1.2	Élaborer et réviser les dispositions concernant la sécurité de l'évacuation, la survie, le sauvetage et le traitement des personnes après un accident maritime ou en cas de détresse	5.1.2.2	Élaboration de mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer (MSC/FAL/COMSAR et FSI)
[5.2.1]	[Maintenir à l'étude les aspects liés à la sécurité, sur le plan technique et opérationnel, de tous les types de navires, y compris les navires de pêche]		NOUVEAU RÉSULTAT : Examen des Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage (FAL)

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2014-2015
8.0.1	Promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL et la mise en œuvre de ses dispositions, afin d'aider le Comité FAL dans l'action et les travaux qu'il mène en vue de l'application universelle des mesures visant à faciliter le trafic maritime international	8.0.1.1	Révision approfondie de la Convention FAL (FAL)
		8.0.1.2	Examen et mise à jour du Manuel explicatif se rapportant de la Convention FAL pour qu'il rende compte des amendements à l'Annexe à la Convention FAL (FAL)
8.0.2	Veiller à trouver un juste équilibre entre les mesures destinées à renforcer la sûreté et les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international	8.0.2.1	Procédures d'accès à l'interface navire/port pour les 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 entrer dans l'installation portuaire et la quitter, si nécessaire (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	Rapports et renseignements sur les migrants illégaux (FAL)
		{8.0.2.6	Sécurisation et facilitation du commerce international par le biais de recommandations sur les mesures destinées à accélérer la reprise du commerce maritime qui concernent la chaîne logistique mondiale et les moyens de transport maritime (avec l'OMD) (FAL)]
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	8.0.3.1	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)
		8.0.3.2	Accès électronique aux certificats et documents devant se trouver 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)

ANNEXE 6

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

**Résolution A.[...](28)
adoptée le [...] 2013
(Point [...] de l'ordre du jour)**

**NOTIFICATION ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS PAR LE BIAIS DU SYSTÈME
MONDIAL INTÉGRÉ DE RENSEIGNEMENTS MARITIMES (GISIS)**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

RAPPELANT ÉGALEMENT que l'un des buts de l'Organisation est de veiller à ce que les instruments de l'OMI soient appliqués d'une manière uniforme et efficace à l'échelle mondiale et que leurs prescriptions soient respectées,

RAPPELANT EN OUTRE que, depuis 2004, le Plan stratégique de l'Organisation favorise l'utilisation rationnelle des technologies de l'information et des communications, ainsi que la disponibilité et l'accessibilité des renseignements relatifs à la sécurité et la sûreté des navires et à la protection de l'environnement (c'est-à-dire la transparence),

RAPPELANT EN PARTICULIER que par la résolution A.1029(26) intitulée "Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)", elle avait reconnu que le GISIS visait, notamment, à aider les États Membres à s'acquitter de leurs obligations en matière de notification et elle avait prié instamment les États Membres d'utiliser tout spécialement les moyens de notification offerts par le GISIS pour continuer à observer, voire observer mieux encore, les prescriptions obligatoires en matière de notification qui sont énoncées dans les instruments obligatoires auxquels ils sont Parties, ce qui pourrait leur être utile aussi dans le cadre du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI,

NOTANT AVEC SATISFACTION que depuis son lancement, en 2005, le GISIS n'a cessé d'être perfectionné, et que des modules supplémentaires ont été introduits en vue d'élargir la portée des renseignements que les États Membres doivent communiquer directement en application des prescriptions existantes,

RECONNAISSANT que, pour promouvoir l'application des instruments obligatoires de l'OMI, l'utilisation efficace des technologies de l'information et des communications aiderait grandement tous les États Membres à s'acquitter de leurs obligations en matière de notification, et que l'Organisation pourrait diffuser ces notifications par le biais du GISIS,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT le rôle important que ce système pourrait jouer pour améliorer le taux de notification et, éventuellement, réduire la charge administrative imposée aux Gouvernements contractants et aux Parties contractantes,

RECONNAISSANT EN OUTRE que, une fois que l'Organisation aurait reçu une notification d'un Gouvernement contractant ou d'une Partie contractante par le biais du GISIS, le rapport obligatoire correspondant serait aussi mis à la disposition des autres Gouvernements contractants et Parties contractantes par le biais du GISIS, ce qui pourrait réduire la charge administrative de l'Organisation,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la simplification des formalités à sa trente-huitième session (8-12 avril 2013), par le Comité de la protection du milieu marin à sa [soixante-cinquième session (13-17 mai 2013)] et par le Comité de la sécurité maritime à sa [quatre-vingt-douzième session (12-21 juin 2013)],

1. ESTIME que la notification de renseignements par le biais du GISIS devrait être considérée comme un moyen efficace, pour les Gouvernements contractants et les Parties contractantes aux instruments de l'OMI, de s'acquitter de leurs obligations en matière de notification en vertu des divers instruments obligatoires de l'OMI;

2. ESTIME ÉGALEMENT qu'une fois que les Gouvernements contractants ou les Parties contractantes auront communiqué par le biais du GISIS des renseignements qu'il est prescrit de notifier à l'Organisation, l'obligation pour l'Organisation de diffuser cette notification en vertu de l'instrument de l'OMI concerné aura été remplie;

3. PRIE INSTAMMENT les États Membres d'utiliser les moyens de notification offerts par le GISIS pour s'acquitter de leurs obligations en matière de notification en vertu des divers instruments de l'OMI et de contribuer à améliorer la qualité des données recueillies par le biais du GISIS en appliquant des méthodes de validation rigoureuses lorsqu'ils saisissent des données dans le système; et

4. INVITE le Secrétaire général à continuer de perfectionner le système, en particulier ses modules relatifs aux prescriptions en matière de notification, en étroite coopération avec les États Membres, les organes de l'OMI, les organisations internationales et toutes les autres parties prenantes de la communauté maritime mondiale, selon qu'il conviendra.
