

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
39ème session
Point 16 de l'ordre du jour

FAL 39/16
2 octobre 2014
Original: ANGLAIS

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

Table des matières

Section		Page
1	GÉNÉRALITÉS	3
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	3
3	EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS 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	11
6	FORMALITÉS RELATIVES À L'ARRIVÉE, AU SÉJOUR ET AU DÉPART DES PERSONNES	18
7	SÛRETÉ ET FACILITATION DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX	24
8	INTERFACE NAVIRE/PORT	25
9	DIRECTIVES CONCERNANT LA FORMATION ET L'ENSEIGNEMENT MINIMAUX REQUIS DU PERSONNEL DES SERVICES D'AMARRAGE À TERRE	26
10	ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	28
11	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	31
12	APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ	32

Section		Page
13	PROGRAMME DE TRAVAIL	33
14	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2015	36
15	DIVERS	36
16	MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE	36

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL	
ANNEXE 2	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISoire DE LA QUARANTIÈME SESSION DU COMITÉ	
ANNEXE 3	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE	
ANNEXE 4	PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION ET AUX PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2016-2017 INTÉRESSANT LES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS	
ANNEXE 5	AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE	
ANNEXE 6*	DÉCLARATIONS DES DÉLÉGATIONS ET DES OBSERVATEURS	

* Les déclarations ont été incluses dans la présente annexe dans l'ordre dans lequel elles ont été reçues et dans la langue de soumission (y compris la traduction dans une autre langue si cette traduction a été fournie) et classées en fonction de l'ordre du jour auquel elles se réfèrent. Les déclarations sont disponibles dans toutes les langues officielles sur le fichier audio à l'adresse : <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa trente-neuvième session du 22 au 26 septembre 2014 sous la présidence de M. Y. Melenas (Fédération de Russie). Était également présente la Vice-présidente, Mme Marina Angsell (Suède).

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et d'un Membre associé, des représentants des institutions spécialisées des Nations Unies, ainsi que des observateurs d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 39/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 à partir du site Web de l'OMI au moyen du lien suivant : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

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 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 39/1 comme ordre du jour de la session et a décidé qu'il tiendrait compte lors de la session de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 39/1/1 et du calendrier provisoire.

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 pris note des renseignements présentés dans les documents FAL 39/2, FAL 39/2/1 et FAL 39/2/2 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux de l'A 28, du LEG 100, du MEPC 65, du MSC 92, du TC 63, du C 110, du DSC 18, du C/ES 27, du MEPC 66, du LEG 101, du MSC 93, du TC 64, du C 112 et de l'III 1 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 pertinents de l'ordre du jour.

2.2 Le Comité a pris note des renseignements communiqués verbalement par le Secrétariat au sujet des résultats des travaux du CCC 1 dans le cadre du point 4 de l'ordre du jour.

3 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS 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 officielle à la présente session, mais qu'il examinerait un certain nombre de questions connexes au titre du point 4 de l'ordre du jour, en particulier le rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'examen approfondi de la Convention.

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

Résolution A.1089(28) sur l'application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime

4.1 Le Comité a noté que, afin de souligner l'importance des travaux concernant la révision approfondie de la Convention FAL et de favoriser l'action menée pour les faire avancer davantage, et conformément au thème retenu pour la Journée mondiale de la mer de 2014, à savoir "Conventions de l'OMI : application efficace", le Secrétaire général avait invité l'A 28 à examiner le projet de résolution annexé au document A 28/14/1.

4.2 Le Comité a noté que l'A 28 avait adopté la résolution A.1089(28) sur l'application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime, par laquelle, notamment, elle :

- .1 invitait tous les États Membres à œuvrer avec un degré de priorité élevé à l'application pleine et efficace de la Convention FAL;
- .2 priait instamment tous les gouvernements non contractants de résoudre toutes les difficultés d'ordre pratique qui les empêchaient de ratifier et d'approuver la Convention FAL ou d'y adhérer;
- .3 priait instamment aussi tous les Gouvernements contractants de passer en revue leur législation nationale en vigueur, leurs programmes nationaux de simplification du transport maritime, leurs mécanismes de coordination et leurs procédures pour l'application des contrôles liés à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des équipages, des passagers, des bagages et des cargaisons en vue de s'assurer qu'ils étaient adaptés;
- .4 invitait tous les Gouvernements contractants à revoir la situation concernant toutes les différences notifiées au Secrétaire général en application de l'article VIII de la Convention FAL et à informer le Secrétaire général de tout changement à cet égard;
- .5 encourageait tous les États Membres et les organisations internationales à participer activement à la révision approfondie de l'Annexe de la Convention FAL et à prendre des mesures pour s'assurer de la contribution des pouvoirs publics concernés, afin de garantir que l'Annexe de la Convention FAL était mise à jour et renforcée.

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

4.3 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait examiné un certain nombre d'options relatives à l'adoption d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL et avait présenté deux options au C 110 aux fins d'approbation.

4.4 Le C 110 n'avait pas reconnu à ce stade que la nécessité absolue de tenir des sessions supplémentaires du Comité ait été prouvée et n'avait donc approuvé ni l'option qui consistait à constituer un groupe de travail intersessions qui se réunirait au début de l'année 2014, ni l'option qui consistait à tenir une deuxième session du Comité FAL au cours du second semestre de 2015.

4.5 Par conséquent, le Comité a reconnu que les amendements devraient être adoptés par le FAL 40 et il a encouragé les États Membres et les organisations internationales à tenir des débats fructueux lors de la présente session afin de permettre au FAL 40 d'adopter les amendements.

Examen général de la Convention FAL

4.6 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait décidé d'entreprendre une révision approfondie de la Convention pour s'assurer qu'elle répondait de manière appropriée aux besoins actuels et futurs du secteur des transports maritimes et pour en actualiser les dispositions de sorte qu'elles rendent compte, par exemple, des faits nouveaux dans le domaine de la transmission des renseignements et des données par voie électronique et du concept de guichet unique.

4.7 Le Comité a rappelé également que le FAL 36, le FAL 37 et le FAL 38 avaient fait avancer les travaux relatifs à l'examen de la Convention et qu'un groupe de travail par correspondance intersessions avait effectué des travaux depuis le FAL 36.

4.8 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait estimé qu'il fallait poursuivre les travaux avant de pouvoir achever l'examen général de l'Annexe de la Convention et qu'il avait convoqué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'examen approfondi de l'Annexe de la Convention, dont les travaux seraient coordonnés par la France.

Autorisation de descendre à terre

4.9 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait souscrit au projet d'amendements à la Norme 3.44, lequel faisait obligation d'accorder aux équipages l'autorisation de descendre à terre de manière non discriminatoire, et qu'il avait également approuvé la disposition connexe contenue dans le projet de norme 3.44*bis*, qui faisait obligation aux pouvoirs publics de communiquer aux gens de mer et aux capitaines les raisons pour lesquelles ils refusaient l'autorisation de descendre à terre et de le faire par écrit, si la demande en était faite.

4.10 Le Comité a rappelé également que le LEG 100 avait examiné le document LEG 100/5 (République islamique d'Iran), qui contenait des renseignements sur les mesures prises par le Comité juridique et par le Comité de la simplification des formalités, au sujet de l'autorisation de descendre à terre. Vu la décision prise par le FAL 38 d'apporter des amendements à la Norme 3.44 et le fait qu'il n'était pas approprié, sur le plan de la procédure, d'examiner la proposition présentée dans le document LEG 100/5 au titre de ce point de l'ordre du jour du Comité juridique, il avait été décidé que le Comité juridique ne devrait pas examiner la question plus avant. La République islamique d'Iran et les autres Gouvernements Membres intéressés avaient été invités à envisager de soumettre des documents sur la question, y compris un projet de résolution, à un organe compétent de l'OMI, par exemple à l'Assemblée à sa prochaine session.

4.11 Le Comité a noté que la République islamique d'Iran avait présenté la proposition de résolution à l'A 28 (A 28/14/2). Il a noté également que l'A 28 avait adopté la résolution A.1090(28) sur le traitement équitable des membres d'équipage en ce qui

concerne l'autorisation de descendre à terre et l'accès à des services à terre, après avoir peaufiné le texte de la proposition pour l'aligner sur le libellé des Normes 3.44 et 3.44*bis* que le FAL 38 avait déjà approuvées.

4.12 Le Comité a noté que le MSC 93 avait examiné le document MSC 93/4/1, dans lequel l'IFSMA proposait d'apporter des amendements au document MSC 93/4 (Australie *et al.*), intitulé "Directives pour l'élaboration d'une législation nationale en matière de sûreté maritime". Il a noté également que le MSC 93 avait appuyé en principe la proposition visant à garantir que des congés à terre étaient accordés aux gens de mer et que ces derniers avaient la possibilité de recevoir des visiteurs et des représentants des associations de protection des gens de mer, en établissant un lien entre ces directives et la Convention FAL. Le Comité a noté en outre que le MSC 93 avait décidé que le libellé devait être aligné sur celui de la résolution A.1090(28) sur le traitement équitable des membres d'équipage en ce qui concerne l'autorisation de descendre à terre et l'accès à des services à terre. Afin de faire avancer les travaux pendant l'intersession, le MSC 93 avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur la sûreté maritime, dont les travaux devaient être coordonnés par les États-Unis, et il l'avait chargé de passer en revue et de mettre définitivement au point le projet de directives pour l'élaboration d'une législation nationale en matière de sûreté maritime, en tenant compte des observations et des propositions formulées au MSC 93, et de faire rapport au MSC 94.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance sur la révision générale de la Convention FAL

4.13 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 39/4) et des travaux considérables accomplis en vue de réviser la Convention, en particulier par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret. Ce rapport contenait une analyse des nouvelles propositions et des éclaircissements au sujet de certaines questions en suspens. Le Comité a pris note également des questions plus controversées qui avaient été examinées et de la position du Groupe de travail par correspondance à leur égard, comme indiqué ci-dessous :

- .1 en ce qui concernait le fait d'appliquer les transmissions par voie électronique après l'entrée en vigueur de l'amendement rendant obligatoire leur utilisation (Norme 1.3*bis*), une nette majorité des membres avaient considéré qu'une date d'application anticipée était souhaitable et avaient appuyé un délai de trois ans à compter de la date d'adoption; toutefois, d'autres membres avaient estimé qu'il fallait effectuer d'autres analyses coûts-avantages avant de prendre quelque décision que ce soit;
- .2 s'agissant de la période de transition comprise entre le moment où la transmission électronique de l'information était adoptée et celui où elle devenait obligatoire pour les opérateurs, période pendant laquelle les renseignements pourraient être soumis à la fois sur papier et sous forme électronique (Norme 1.3*ter*), la majorité des membres avaient décidé de la fixer à 12 mois;
- .3 eu égard à l'inscription de la mention du "numéro de visa, le cas échéant" dans la liste des passagers, la majorité des membres s'étaient déclarés en faveur de cette proposition, mais une minorité non négligeable avait estimé qu'elle constituerait une nouvelle charge administrative et occasionnerait des coûts liés à l'adaptation des systèmes de transmission; et

.4 le débat avait été relancé, au sein du Groupe de travail par correspondance, sur certaines décisions déjà prises par le Comité ("texte grisé"), mais aucune décision n'avait été renvoyée au Comité, car la modification desdites décisions n'avait pas recueilli un large soutien. Toutefois, il était prévu que le Comité soit saisi de nouveau de certaines de ces questions (par exemple, définition d'un engin de transport; inscription de la mention "numéro de visa, le cas échéant" dans la liste de l'équipage; suppression éventuelle de la nouvelle Norme 3.44*bis* et révision de la Pratique recommandée 5.3*bis* portant sur les données nécessaires pour identifier la cargaison qui doit être entreposée avant sa mainlevée ou sa réexportation ou son importation).

4.14 Le Comité a décidé que les mesures visant à établir les systèmes d'échange électronique de l'information en vertu de la Norme 1.3*bis* devaient être mises en place dans un délai de trois ans après l'adoption des amendements à la Convention.

4.15 Le Comité a décidé de fixer à 12 mois la période de transition entre la mise en place de systèmes de transmission électronique de l'information et l'utilisation obligatoire de ces systèmes en vertu de la Norme 1.3*ter*.

4.16 En ce qui concerne l'inscription de la mention "numéro de visa, le cas échéant" dans la liste des passagers, la majorité des membres du Comité s'y sont déclarés favorables, mais une minorité non négligeable a estimé que cela représenterait une charge administrative supplémentaire et qu'il serait onéreux d'adapter les systèmes de transmission. Le Groupe de travail sur l'examen général et l'application de la Convention a été prié de ne pas revenir sur cette question.

4.17 À l'issue d'un échange de vues sur l'emploi du terme "conteneur" ou "engin de transport", le Comité a décidé de renvoyer la question au Groupe de travail pour qu'il l'examine et lui fournisse un avis.

4.18 Le Comité a pris note de la déclaration faite par la République islamique d'Iran au sujet du traitement équitable des gens de mer en ce qui concernait l'autorisation de descendre à terre et l'accès à des services à terre, eu égard au rapport du Groupe de travail par correspondance et à la nouvelle Norme 3.44*bis* (le texte intégral de cette déclaration figure à l'annexe 6). Le Comité a décidé de ne pas modifier les Normes 3.44 et 3.44*bis* déjà approuvées par le FAL 38 et a prié le Groupe de travail de ne pas réexaminer cette question.

4.19 Reconnaissant qu'il était nécessaire d'achever la révision de l'Annexe de la Convention FAL en vue de son approbation à la présente session, le Comité a décidé de prier le Groupe de travail de ne pas relancer le débat au sujet des mesures qui avaient déjà été approuvées par le Comité au cours des sessions précédentes.

Amendements au Formulaire FAL 7

4.20 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait décidé de renvoyer le document FAL 38/4/1 (IVODGA) au DSC 18, car ce sous-comité possédait des compétences techniques en matière de marchandises dangereuses, et de tenir compte des avis exprimés par ce dernier au FAL 39. Il a rappelé également que le FAL 38 avait décidé de remplacer, dans le formulaire FAL 7, la référence à la règle 4.3 de l'Annexe III de MARPOL par une référence à la règle 4.2 de l'Annexe III de MARPOL, conformément à la résolution MEPC.193(61).

4.21 Le Comité a noté que le DSC 18 avait pris note de plusieurs observations concernant l'appellation chimique des polluants marins et l'expéditeur/le destinataire, et qu'il avait renvoyé les documents au Groupe de rédaction et des questions techniques pour qu'il les examine plus avant à sa vingtième session.

4.22 Le Comité a noté que le Groupe de rédaction et des questions techniques avait, à sa vingtième session, examiné le document DSC 18/7/2 (Secrétariat), dans lequel il était rendu compte des résultats des travaux du FAL 38 et du STW 44, et le document FAL 38/4/1. Le Groupe avait passé en revue les amendements qu'il était proposé d'apporter au formulaire FAL 7 de l'OMI et il avait constaté que le nouveau texte était aligné sur les renseignements qui figuraient dans la déclaration de marchandises dangereuses. S'agissant des renseignements indiqués dans chaque colonne du projet de formulaire FAL 7 révisé, le Groupe avait décidé que la colonne 9 devrait contenir la désignation officielle de transport, y compris une appellation technique reconnue, qui s'imposait, et l'appellation technique reconnue du polluant marin, le cas échéant. Le Groupe avait estimé que les renseignements relatifs à l'expéditeur et au destinataire devaient être supprimés. Il s'était également demandé s'il était nécessaire d'inclure le nom et la signature du capitaine dans le formulaire FAL 7. En outre, il fallait garantir que tous les renseignements prescrits aux sections 5.4.1.4 et 5.4.1.5 du Code IMDG étaient inclus dans le nouveau formulaire FAL 7. Lorsqu'il avait examiné cette question, le Groupe avait noté par ailleurs qu'il pourrait être nécessaire de passer en revue la section 5.4.3 du Code IMDG. Par conséquent, il avait décidé d'inviter les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre au CCC 1 des propositions à ce sujet.

4.23 Le Comité a noté que le CCC 1 avait pris note de l'avis, exprimé par le Groupe de rédaction et des questions techniques à sa vingtième session, selon lequel il pourrait être nécessaire de passer en revue la section 5.4.3 du Code IMDG, et qu'il avait examiné le document CCC 1/6/7, dans lequel l'IVODGA proposait de modifier le formulaire FAL 7, connu généralement sous le nom de "Manifeste de marchandises dangereuses", en indiquant que ce manifeste servait en réalité de document de transport puisque les juridictions des États du port n'exigeaient pas toutes que les navires aient à bord la Déclaration de marchandises dangereuses ou d'autres documents de transport. Le Comité a noté également que le CCC 1 avait estimé qu'il faudrait examiner en détail les amendements proposés en vue d'aligner complètement le formulaire FAL 7 sur le Code IMDG et qu'il avait décidé de renvoyer le document CCC 1/6/7 au Groupe de rédaction et des questions techniques pour qu'il l'examine plus avant à sa vingt-troisième session.

4.24 Le Comité a noté que le Groupe de travail par correspondance sur l'examen général de l'Annexe de la Convention avait accepté une nouvelle proposition présentée par le Japon au sujet du formulaire FAL 7, énoncée à l'annexe 2 du document FAL 39/4, étant entendu qu'elle serait renvoyée pour approbation au Sous-comité CCC et/ou à son Groupe de rédaction et des questions techniques. Le Comité a noté également que le CCC 1 n'avait pas examiné cette nouvelle proposition, car le FAL 38 ne le lui avait pas demandé.

4.25 En raison des compétences techniques requises, le Comité a décidé d'inviter le MSC 94 à charger le Groupe de rédaction et des questions techniques d'examiner, à sa vingt-troisième session, en avril 2015, la proposition présentée par le Japon à l'annexe 2 du document FAL 39/4 afin que le CCC 2 puisse fournir un avis au FAL 40 sur les renseignements prescrits dans le Manifeste de marchandises dangereuses et énumérés dans la Norme 2.8.1 et dans le formulaire FAL 7.

Proposition de circulaire concernant l'élaboration d'un outil d'évaluation de l'application de la Convention FAL sur le plan national

4.26 Le Comité a examiné les documents FAL 39/4/1, FAL 39/10/2 et FAL 39/INF.3, dans lesquels le Chili rendait compte de l'expérience acquise lors du premier Séminaire national sur la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et son application au Chili, qui s'était tenu en octobre 2013. Se fondant sur l'expérience positive tirée de cette activité de coopération technique, le Chili avait proposé d'élaborer une circulaire FAL sur l'autoévaluation de l'application de la Convention FAL à l'échelle nationale.

4.27 Le Comité a noté que la proposition visant à élaborer des directives facultatives à l'intention des Gouvernements contractants recueillait l'appui général, mais que certaines délégations estimaient qu'il serait prématuré d'examiner cette proposition, vu que le processus de révision de l'Annexe de la Convention FAL était en cours. D'autres préoccupations ont été exprimées quant au bien-fondé de l'examen de cette proposition, aucun résultat escompté sur cette question n'étant inscrit au programme de travail du Comité. Cependant, d'autres délégations ont estimé que la proposition pouvait être examinée, car elle relevait de la mesure de haut niveau 8.0.1, intitulée "Promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL et la mise en œuvre de ses dispositions afin d'aider le Comité FAL dans les efforts et les travaux qu'il mène en vue de l'application universelle des mesures visant à faciliter le trafic maritime international". La délégation chilienne a informé le Comité que le Chili envisagerait de soumettre une proposition visant à inscrire un résultat non prévu et, en attendant, le Comité a invité les Gouvernements contractants à étudier la possibilité d'utiliser la méthode d'autoévaluation proposée par le Chili et à faire part de leurs expériences au FAL 40, et il a estimé qu'un groupe de travail convoqué au FAL 40 pourrait examiner cette question. La délégation chilienne a indiqué que les renseignements pertinents relatifs à l'expérience acquise par le Chili étaient disponibles à l'adresse www.directmar.cl.

Conclusions du Séminaire sur les passagers clandestins tenu à Abidjan en mars 2014

4.28 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait noté que le nombre de cas d'embarquement clandestin recensés n'avait pas diminué de façon notable au cours des dernières années. Selon l'International Group of P&I Clubs, les dix premiers ports d'embarquement de passagers clandestins du monde étaient tous situés en Afrique et, sur la période 2011-2012, le coût total pour les P&I Clubs de tous les cas s'était élevé à environ \$15,3 millions, montant qui comprenait les amendes infligées par les États aux propriétaires de navires.

4.29 Le Comité a rappelé également que le FAL 38 avait noté que le Secrétariat entendait favoriser 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 les plus touchés.

4.30 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat dans le document FAL 39/6 au sujet du Séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, tenu du 25 au 27 mars 2014, qui avait été accueilli par le Ministère des transports de Côte d'Ivoire dans les locaux du port d'Abidjan, et organisé en étroite coopération avec l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC).

4.31 Avaient assisté au séminaire 68 participants, dont des agents de sûreté d'installations portuaires (PFSO), des agents d'immigration et des capitaines des 12 premiers ports d'embarquement de passagers clandestins de la région. D'autres ports

membres intéressés y avaient aussi participé. Avaient également pris part au séminaire les représentants des organisations internationales suivantes : Organisation internationale pour les migrations (OIM), Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), Organisation mondiale des douanes (OMD), INTERPOL, BIMCO, ICS, International Group of P&I Clubs et Service des garde-côtes des États-Unis.

4.32 Les objectifs de ce séminaire régional étaient d'identifier les causes profondes du problème, les carences des régimes de sûreté portuaire dans la région qui avaient contribué au grand nombre de cas d'embarquement clandestin et les principaux obstacles à une application efficace des instruments de l'OMI en matière de prévention et de règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin. Il s'agissait aussi de recenser les meilleures pratiques à envisager et à mettre en œuvre par les gouvernements, les ports et les navires dans ce domaine.

4.33 Étant donné que les cas d'embarquement clandestin tiennent à l'absence d'application effective du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le séminaire visait aussi à souligner les prescriptions essentielles des mesures de l'OMI en matière de sûreté maritime, et tout particulièrement les dispositions relatives au contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires, et la nécessité de procéder à des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et de mettre au point des plans efficaces de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

4.34 Les participants étaient parvenus à un accord sur un projet de résolution du séminaire à soumettre au Comité FAL à sa prochaine session (FAL 39/6, annexe). Ce projet de texte faisait apparaître les questions qui, pour l'heure, n'étaient pas traitées, ou ne l'étaient pas suffisamment, dans les instruments de l'OMI relatifs aux passagers clandestins.

4.35 Le Comité a également examiné le document FAL 39/6/1 (Côte d'Ivoire, Ghana et Nigéria), qui contenait un complément d'information sur les conclusions du Séminaire régional consacré à la question des passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, telles que présentées par l'AGPAOC. Ce document comprenait aussi une liste détaillée des propositions que les autorités portuaires et maritimes avaient approuvées pour promouvoir l'efficacité de la sûreté portuaire.

4.36 L'AGPAOC a informé le Comité que les conclusions du séminaire tenu à Abidjan avaient été diffusées dans les ports de la région et que l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations serait examiné lors de réunions ultérieures de l'Association.

4.37 Le Comité a reconnu l'utilité des renseignements communiqués, mais il a estimé qu'il était prématuré à ce stade d'entamer le débat sur les conclusions du séminaire d'Abidjan dans le cadre du processus actuel d'examen général de l'Annexe de la Convention FAL.

4.38 Il était prévu de tenir, du 21 au 23 octobre 2014 à Durban (Afrique du Sud), un séminaire analogue pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe à l'intention de participants des ports dans lesquels étaient signalés le plus grand nombre d'embarquements de passagers clandestins de ces régions.

Constitution du Groupe de travail sur l'examen général et l'application de la Convention

4.39 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur l'examen général et l'application de la Convention, sous la présidence de la Vice-présidente du Comité, Mme Marina Angsell (Suède), et il l'a chargé d'achever la révision de l'Annexe de la Convention FAL en vue de

son adoption par le FAL 40, en tenant compte du document FAL 39/4, ainsi que des débats menés et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.40 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 39/WP.5) au titre du présent point de l'ordre du jour, le Comité a pris note des débats du Groupe sur les questions en suspens relatives au projet d'amendements à l'Annexe de la Convention.

4.41 Le Comité a souscrit à la proposition du Groupe de travail visant à ce que la Norme 2.8.1 et le formulaire FAL 7 restent entre crochets en attendant que le CCC 2 fournisse un avis, dans la perspective d'un examen plus approfondi au FAL 40.

4.42 Le Comité a approuvé les modifications apportées aux formulaires FAL 1, 4, 5 et 6.

4.43 Le Comité a approuvé les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, qui figurent à l'annexe 1, en vue de les diffuser conformément à l'article VII 2) a) de la Convention pour qu'ils soient adoptés pendant le FAL 40, et il a chargé le Secrétariat de faire le nécessaire.

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 estimé qu'il pourrait être bien plus rationnel que le Comité de la sécurité maritime et, plus précisément, l'un de ses sous-comités, comme le Sous-comité FSI, prenne l'initiative de réviser à l'avenir la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord. Le MSC 88 et le MEPC 63 avaient souscrit au point de vue du FAL 36 selon lequel ces révisions devraient être effectuées régulièrement par le MSC.

5.2 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait approuvé la liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, qui avait été diffusée sous la cote FAL.2/Circ.127, sous réserve d'une décision concordante du MSC 92 et du MEPC 65. Ces derniers avaient souscrit à la décision du FAL 38 et la liste avait été diffusée sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462.

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

5.3 Le Comité a rappelé que le FAL 38 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".

5.4 Le Comité a rappelé que, en ce qui concernait 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 aux fins de faciliter les formalités, le MEPC 63 avait noté qu'aucune objection ni préoccupation n'avait été soulevée et il avait accepté la mise en place du système.

5.5 Le Comité a rappelé que le MSC 91 avait fait sienne la décision du MEPC 64 d'entériner la décision du FSI 20 de clarifier davantage le sens du terme "originaux" qui qualifiait les certificats devant se trouver à bord des navires, en tenant compte des travaux

en cours 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.

5.6 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait 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 des navires, en tenant compte 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 valables et établis conformément au modèle de formulaire prescrit par la convention internationale pertinente et un certificat pouvait également être considéré comme "original" ou "authentique" si une signature ou un cachet "agréé" y était apposé de manière électronique. Le MEPC 65 et le MSC 92 avaient souscrit à la recommandation du FSI 21.

5.7 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait 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.

5.8 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait 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 à 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.

5.9 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait noté l'opinion du Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires selon laquelle les directives pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques visaient uniquement à fournir des renseignements aux Administrations qui utilisaient des certificats électroniques et n'étaient qu'une première étape vers la mise en place d'un système sans papier et une plus grande utilisation de l'accès électronique aux certificats par le biais de l'Internet.

5.10 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait noté également 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.

5.11 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39, qui contenait les Directives intérimaires pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques, car il escomptait la contribution d'autres Comités.

5.12 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait décidé de constituer 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.

5.13 Le Comité a noté que le MEPC 65 avait examiné le document MEPC 65/7/1, dans lequel l'Australie et les Îles Marshall proposaient d'utiliser un système électronique pour l'enregistrement des mentions portées dans le registre des ordures à la place de la version imprimée qui était actuellement prescrite en vertu de l'Annexe de MARPOL. Se félicitant de cette proposition, toutes les délégations qui avaient pris la parole avaient préconisé d'étudier

la possibilité de réduire la charge administrative de l'équipage du navire, des autorités de l'État du pavillon et de l'État du port et des autres parties prenantes du secteur maritime en utilisant des registres électroniques. Toutefois, certaines délégations avaient estimé qu'il serait prématuré d'approuver à ce stade l'interprétation uniforme de l'Annexe V de MARPOL proposée, étant donné qu'il fallait poursuivre les travaux sur cette question. Le MEPC 65 avait décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sur l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL, dont les travaux seraient coordonnés par l'Australie, et il avait invité le Comité FAL à le tenir informé de ses travaux sur l'accès électronique aux certificats et documents, ainsi que sur l'interface navire/port.

5.14 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait invité le MSC 92 à examiner la circulaire FAL.5/Circ.39, qui contenait les Directives intérimaires pour l'utilisation de versions imprimées des certificats électronique, et à donner un avis au FAL 39 sur tout ajout ou amendement nécessaire, et que le FAL 38 avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents, en le chargeant notamment, de recueillir les enseignements tirés de l'application des Directives intérimaires susmentionnées. À cet égard, le MSC 92 avait chargé l'III 1 d'examiner en détail la circulaire FAL.5/Circ.39 à sa prochaine session et de faire rapport au Comité, selon qu'il conviendrait.

5.15 Le Comité a noté que les résultats des travaux du Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL avaient recueilli l'appui général au MEPC 66, mais qu'un certain nombre de délégations avaient souligné que l'utilisation des registres électroniques devrait être considérée comme facultative. Le MEPC 66 avait également pris note des préoccupations exprimées au sujet de la certification et de la vérification des registres électroniques et de l'avis selon lequel les registres électroniques devraient offrir le même degré d'intégrité que le support papier prescrit en vertu de MARPOL, en particulier en ce qui concernait l'obligation pour le capitaine du navire de signer chaque page remplie du registre.

5.16 Le Comité a noté que le MEPC 66 avait reconnu les avantages que présentait la tenue des registres électroniques en général, mais était conscient qu'il fallait poursuivre les travaux sur la question. Il avait constitué à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL, dont les travaux seraient coordonnés par l'Australie.

5.17 Le Comité a noté que le MEPC 66 avait pris note de la décision du MSC 92 de charger l'III 1 d'examiner en détail la circulaire FAL.5/Circ.39 à sa prochaine session et de faire rapport au Comité, selon qu'il conviendrait. Le MEPC 66 avait décidé de reporter l'examen de la question au MEPC 67, lorsque les résultats des travaux actuellement menés par l'III 1, ainsi que les résultats des travaux du FAL 39, seraient disponibles et pourraient être pris en considération.

5.18 Le Comité a pris note des résultats des travaux de l'III 1 relatifs à l'utilisation de versions imprimées des certificats électroniques et à leur acceptation par les autorités chargées du contrôle par l'État du port :

- .1 l'III 1 avait pris note des avis exprimés selon lesquels les difficultés que pourraient soulever l'application et l'acceptation complètes de ces certificats, conformément aux prescriptions des Directives intérimaires, pourraient s'expliquer par le fait que certaines législations nationales imposaient encore les certificats sur papier classiques, à la fois pour l'État du pavillon et pour l'acceptation des certificats par les autorités de l'État;

- .2 l'III 1 avait noté que de nombreux régimes PSC recommandaient aux fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port (PSCO) d'accepter les versions imprimées des certificats électroniques et il avait décidé d'encourager de nouveau les régimes PSC à appliquer pleinement les directives contenues dans la circulaire FAL.5/Circ.39, sans que d'autres conditions ne soient imposées;
- .3 tout en restant conscient des difficultés liées à la validation des versions imprimées des certificats électroniques et des problèmes qui pourraient se poser lors de leur acceptation en raison des législations nationales en vigueur, l'III 1 avait encouragé les États du port et les régimes PSC à œuvrer à l'acceptation des versions imprimées des certificats électroniques, conformément aux recommandations figurant dans la circulaire FAL.5/Circ.39;
- .4 l'III 1 avait invité les délégations intéressées à participer activement aux débats du FAL 39 relatifs à l'examen du document FAL 39/5, lequel contenait le rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné, sous réserve d'une décision concordante du MEPC 67 et du MSC 94, selon qu'il conviendrait.

5.19 Le Comité a noté que le NCSR 1 avait établi le texte définitif du projet de plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation, qui avait été renvoyé au MSC 94 pour approbation, et que certaines tâches figurant dans ledit plan d'application pourraient, à l'avenir, être liées aux travaux du Comité FAL ou avoir des incidences sur ces derniers. Le Comité a cependant reconnu qu'il serait prématuré d'examiner cette question, le MSC n'ayant pas encore approuvé le plan d'application de la stratégie et ne lui ayant pas demandé de le faire.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

5.20 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents devant se trouver à bord des navires ou l'utilisation de leurs versions électroniques (FAL 39/5), en particulier des efforts déployés par le coordonnateur, M. Roger K. Butturini (États-Unis).

5.21 Lorsqu'il a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé d'inclure les certificats électroniques dans le champ d'application de la circulaire FAL.5/Circ.39 révisée et il a renvoyé le rapport au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, afin qu'il l'examine plus avant. Il s'est référé en particulier aux alinéas 6.2 et 6.3 du rapport, qui portaient sur la question de savoir si les certificats électroniques consultés sur écran équivalaient aux certificats sur papier classiques et aux versions imprimées des certificats électroniques, et sur les recommandations à faire au MSC et au MEPC sur la question de savoir si la consultation de certificats électroniques sur un site Web satisfaisait à la prescription de leur présence "à bord", respectivement.

5.22 Lorsqu'il a examiné les documents FAL 39/5/2 (ISO) et FAL 39/INF.2 (ISO), le Comité a pris note des solutions technologiques disponibles pour mettre en place des certificats électroniques pour les navires, preuve que la technologie nécessaire était facilement accessible et que les certificats électroniques constituaient donc une solution viable. Il a décidé qu'il fallait examiner plus avant la possibilité d'élaborer des normes techniques pour l'application harmonisée des solutions technologiques nécessaires à la mise en place de certificats électroniques pour les navires.

5.23 Le Comité a pris note du document FAL 39/INF.4, dans lequel la République de Corée communiquait des renseignements complémentaires sur la notion de "port ubiquitaire (U-Port) reposant sur l'identification par radiofréquence (RFID)", qu'elle avait déjà présentée au FAL 38 (FAL 38/5/1). La République de Corée avait fait part de son intention de fournir d'autres renseignements à la prochaine session du Comité.

5.24 Lorsqu'il a examiné le document FAL 39/INF.5 (République de Corée), le Comité a pris note des renseignements complémentaires que la République de Corée avait présentés au FAL 38 (FAL 38/INF.2) en ce qui concernait les travaux de recherche visant à renforcer l'efficacité de la logistique maritime en utilisant la technologie du système radioélectrique numérique en ondes métriques. Dans ce document, la République de Corée donnait des explications au sujet du système de communication qu'elle avait mis au point pour assurer l'efficacité de l'accès électronique aux renseignements sur la logistique maritime dans les eaux du littoral. La République de Corée a prié le FAL 39 de renvoyer ce document au NCSR 2 et elle a fait part de son intention de fournir d'autres renseignements à la prochaine session du Comité. La proposition présentée au FAL 39 faisant l'objet d'un document d'information, le Comité a invité la République de Corée à soumettre un document au NCSR 2, au titre du résultat escompté pertinent, pour qu'il l'examine.

Mise à jour du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique

5.25 Lorsqu'il a examiné le document FAL 39/5/1 (Secrétariat), le Comité a rappelé 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 Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU). Le Secrétariat avait été invité à informer les Gouvernements contractants des résultats des mesures ayant une incidence sur les messages EDI (échange de données informatisé) recommandés relatifs aux renseignements liés à la sûreté figurant dans la Déclaration des renseignements liés à la sûreté, au moyen de documents ou de rapports qui seraient diffusés pendant l'intersession. Le FAL 37 avait noté que cette nouvelle tâche ne devrait pas avoir d'incidences budgétaires majeures et qu'elle devrait être accomplie dans les limites des ressources du Secrétariat. Comme la mise à jour technique du Répertoire exigeait des compétences bien précises en informatique et des connaissances spécialisées de l'EDI et des codes normalisés des Nations Unies décrivant les modalités techniques de l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT-ONU), disponibles en dehors de l'Organisation, le Secrétariat avait étudié des mécanismes de coopération possibles dans ce domaine.

5.26 Le Comité a noté que le Secrétariat avait étudié, avec le Secrétariat de l'OMD, la possibilité que les organes techniques de l'OMD mettent à jour le Répertoire d'un point de vue technique. S'appuyant sur la coopération déjà bien établie entre les deux organisations, l'OMD avait décidé que la mise à jour technique du Répertoire serait effectuée par son équipe de projet chargée des modèles de données (DMPT) et le Sous-comité informatique (SCI).

5.27 Dans le mécanisme de coopération proposé, il était prévu que l'OMD effectue uniquement les mises à jour techniques des codes normalisés des formulaires FAL et que la responsabilité des questions de principe, telles que l'élaboration de nouveaux formulaires FAL ou la modification des formulaires existants, continue d'incomber au Comité FAL. Conformément à cette procédure, les améliorations techniques apportées par le SCI seraient transmises au Comité FAL qui les avaliserait, les diffuserait sous couvert d'une circulaire FAL et en approuverait l'incorporation dans les éditions révisées du

Répertoire. Le Répertoire révisé serait par la suite diffusé sous la forme d'une publication conjointe OMI-OMD.

5.28 Reconnaissant que la participation aux travaux de la DMPT était ouverte à toutes les parties intéressées, le Comité a approuvé la proposition; l'OMD se chargera donc de la mise à jour technique du Répertoire, tandis que le Comité FAL continuera d'assumer la responsabilité des questions de principe, conformément au mécanisme de coopération susmentionné entre les deux organisations.

5.29 Le Comité s'est demandé s'il fallait insérer dans le Répertoire les références des modèles de données de l'OMD en rapport avec les formulaires FAL et il a décidé de les y insérer.

Constitution du groupe de travail

5.30 Le Comité a constitué à nouveau le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, sous la présidence de M. Roger Butturini (États-Unis), et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 39/5, FAL 39/5/2, FAL 39/INF.2 et III 1/WP.4/Add.1, ainsi que des débats menés et des décisions prises à ce sujet en séance plénière :

- .1 examiner les alinéas 6.2 et 6.3 du document FAL 39/5 et fournir un avis au Comité;
- .2 passer en revue et peaufiner, selon que de besoin, les directives pour l'utilisation des certificats électroniques;
- .3 examiner les documents FAL 39/5/2 et FAL 39/INF.2 et fournir un avis sur l'élaboration de normes techniques pour l'application harmonisée de solutions technologiques permettant la mise en place de certificats électroniques pour les navires;
- .4 fournir un avis sur la possibilité de mettre au point un module du GISIS pour enregistrer l'utilisation et l'acceptation des certificats électroniques; et
- .5 examiner s'il est nécessaire de constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents; dans l'affirmative, en informer le Comité et élaborer un projet de mandat.

Examen du rapport du Groupe de travail

5.31 Après avoir pris connaissance du rapport du Groupe de travail (FAL 39/WP.6), 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.

Utilisation des certificats électronique

5.32 Le Comité a décidé que les certificats électroniques devraient être utilisés comme équivalents des certificats sur papier classiques, à condition que les certificats et le site Web utilisé pour y accéder satisfassent aux directives approuvées par l'Organisation et que des instructions spécifiques en matière de vérification soient disponibles à bord du navire.

5.33 Le Comité a décidé aussi que les certificats électroniques consultés sur un ordinateur devraient être considérés comme satisfaisant à la prescription concernant leur présence "à bord" et, à ce propos, il a invité le MSC et le MEPC à envisager de modifier la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462, qui contenait la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, et qui avait été diffusée en 2013, de manière à rendre compte de la décision susmentionnée.

5.34 Le Comité a chargé le Secrétariat de modifier le module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS afin d'y inclure des références aux Administrations qui délivrent des certificats électroniques, y compris la liste des certificats délivrés de manière électronique par chaque Administration et les autres renseignements qui pourraient être jugés nécessaires par l'Administration, et de rendre ces renseignements accessibles au grand public.

5.35 Le Comité a prié les Administrations qui délivrent des certificats électroniques de communiquer les renseignements nécessaires à l'Organisation par le biais du module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS, une fois que les modifications susmentionnées y auraient été apportées.

Directives pour l'utilisation des certificats électroniques

5.36 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.1 concernant l'utilisation des certificats électroniques et a invité le MSC et le MEPC à noter la teneur de la circulaire et à prendre les mesures qu'ils jugeraient nécessaires, le cas échéant.

5.37 Le Comité s'est demandé s'il faudrait transformer les Directives en une résolution de l'Assemblée ou les insérer dans le Répertoire FAL, mais il a estimé qu'il serait prématuré à ce stade de prendre une décision et que, en se fondant sur l'expérience acquise dans l'application des Directives, le FAL 40 réexaminerait la proposition.

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

5.38 Ayant pris note des délibérations du Groupe au sujet de l'élaboration de normes techniques pour l'application harmonisée de solutions technologiques permettant la mise en place de certificats électroniques pour les navires, le Comité a décidé de convoquer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents, dont les travaux seraient coordonnés par les États-Unis*, en lui confiant le mandat suivant :

- .1 continuer de recueillir des données d'expérience concernant l'application et l'utilisation des certificats électroniques et proposer des révisions aux directives, selon qu'il convient;
- .2 élaborer un cadre type pour la mise en œuvre des certificats électroniques;
- .3 examiner les solutions de remplacement des signatures, tampons et cachets classiques qui sont utilisés pour délivrer et approuver les certificats électroniques;

* **Coordonnateur :**
M. Roger Butturini
Service des garde-côtes des États-Unis
Département de la sécurité du territoire
Courriel : roger.k.butturini@uscg.mil

- .4 donner un avis au Comité sur les possibilités offertes par les normes du secteur pour appuyer l'utilisation des certificats électroniques; et
- .5 soumettre un rapport au FAL 40.

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 du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) pour la simplification des formalités

6.1 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait 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), que le FSI 21 avait approuvé. 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 allégeant éventuellement la charge administrative. En outre, elle prévoit un moyen pour les Parties ou Gouvernements contractants de satisfaire aux prescriptions obligatoires en matière de notification et facilite la diffusion des notifications connexes par l'Organisation. Le FAL 38 avait aussi décidé que les renseignements communiqués à l'Organisation conformément à l'article VIII de la Convention pouvaient être fournis par des moyens électroniques, mais il n'avait pas remis en question le droit de soumettre ces renseignements sur papier.

6.2 Le Comité a rappelé que le MSC 92 et le MEPC 65 avaient aussi approuvé le projet de résolution de l'Assemblée susmentionné et que l'A 28 avait adopté la résolution A.1074(28) intitulée "Notification et diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)".

6.3 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait pris note de la mise en place du nouveau module du GISIS pour la simplification des formalités (module FAL du GISIS), dont la description avait été diffusée le 28 juin 2012, par la lettre circulaire No 3281. Le nouveau module contenait 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 avaient été invités à utiliser ces modules pour diffuser et recevoir les renseignements appropriés.

6.4 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 38 avait approuvé la proposition relative à la création de deux nouveaux modules du GISIS, l'un sur le compte rendu des notifications à l'OMI en application de l'article VIII de la Convention FAL et l'autre sur les renseignements concernant les adresses électroniques des autorités gouvernementales, en vue de faciliter l'échange électronique de données sans remettre en question le droit de soumettre ces renseignements sur papier.

6.5 Le Comité a noté que, conformément aux décisions du FAL 38, le Secrétariat avait mis en place deux nouvelles fonctions, dans le module FAL du GISIS, dont la description figurait dans la lettre circulaire No 3476 du 22 juillet 2014.

6.6 Le Comité a noté que les fonctions concernant les notifications et les adresses électroniques seraient accessibles au grand public sur la page Web du GISIS, en lecture seule et 24 heures sur 24 et que, à compter du 2 février 2015, il serait possible d'effectuer des recherches dans la base de données et d'obtenir les renseignements disponibles qui y seraient consignés. Le module sur la facilitation du trafic maritime international (module FAL) permettrait donc d'accéder aux renseignements suivants :

- .1 les rapports sur les cas d'embarquement clandestin;
- .2 les rapports sur les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer;
- .3 les renseignements sur les adresses des points de contact désignés, au sein des autorités nationales et des organisations internationales, aux fins de la simplification des formalités;
- .4 les renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange de renseignements par voie électronique; et
- .5 les notifications à l'OMI en application de l'article VIII de la Convention FAL.

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

Cas d'embarquement clandestin

6.7 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat selon lesquels, depuis le FAL 38, le Secrétariat avait publié la circulaire FAL.2/Circ.128, qui présentait les statistiques annuelles pour 2013.

6.8 D'après ces rapports, 494 cas d'embarquement clandestin avaient 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.

6.9 Des rapports sur les cas d'embarquement clandestin avaient 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	2013
Cas d'embarquement clandestin	494	314	253	73	90	70
Passagers clandestins	2 052	1 070	721	193	166	203

Sources ayant communiqué les renseignements

Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013
États Membres	9	8	5	5	5	8
Membres associés	1	1	1	1	1	1
ONG	1	1	0	0	0	0

6.10 Le Comité a noté que le nombre de rapports reçus par l'Organisation au 1er septembre 2014 s'élevait au total à 4 392, qui mettaient en cause 13 812 passagers clandestins.

6.11 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait noté 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, 70 cas mettant en cause 189 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, qui avaient mis en cause 1 640 passagers clandestins.

6.12 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 38 avait noté que l'ampleur du problème des passagers clandestins n'avait pas diminué de façon notable entre le FAL 36 et le FAL 38, parce que, d'après les chiffres communiqués par les P&I Clubs, entre le 20 février 2007 et le 20 février 2008 le nombre de cas d'embarquement clandestin qui avaient été recensés s'était élevé à 842, qui avaient mis en cause 1 955 passagers clandestins, contre 774 cas ayant mis en cause 1 640 passagers clandestins entre le 20 février 2011 et le 20 février 2012. Le FAL 38 avait noté également que le coût annuel que représentaient les cas d'embarquement clandestin pour les P&I Clubs s'élevait à quelque \$15,3 millions.

6.13 Le Comité a noté que, malgré les nouvelles fonctions disponibles dans le GISIS, la tendance à la baisse des notifications à l'OMI était plus marquée et le nombre de rapports très peu élevé et que, par conséquent, les statistiques n'étaient pas fiables (uniquement 70 cas d'embarquement clandestin et 203 passagers clandestins en 2013).

6.14 Le Comité était préoccupé par le fait que le GISIS avait été très rarement utilisé pour le téléchargement des renseignements relatifs aux passagers clandestins (uniquement 21 cas avaient été téléchargés au moyen du module du GISIS) et il a prié instamment les États Membres de communiquer en temps voulu à l'OMI des renseignements exacts sur les cas d'embarquement clandestin en utilisant le module du GISIS.

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

Cas de migrants illégaux

6.15 Le Comité a rappelé que, ayant approuvé la circulaire MSC/Circ.896, intitulée "Mesures intérimaires visant la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer", le MSC 70 avait invité les Gouvernements Membres à

notifier sans tarder à l'Organisation les incidents pertinents et les mesures qu'ils avaient prises, afin que la circulaire puisse être mise à jour ou révisée.

6.16 À la lumière des rapports enregistrés et des propositions faites par des gouvernements, le MSC 74 avait approuvé des amendements à l'annexe de la circulaire MSC/Circ.896 et invité à utiliser le modèle de rapport figurant en appendice à la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 pour établir lesdits rapports.

6.17 Le FAL 35 avait estimé qu'il fallait revoir le système d'enregistrement des rapports sur les migrants illégaux pour permettre d'élaborer des données statistiques de manière systématique, par exemple d'une année sur l'autre, et donc de contribuer à l'établissement de données fiables à utiliser en rapport avec les indicateurs de performance à employer pour vérifier la performance de l'Organisation par rapport à son Plan stratégique et à son Plan d'action de haut niveau et à ses priorités.

6.18 Le Comité a reconnu que la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 relevait de la compétence du MSC et qu'il lui incombait d'examiner et de régler toute question à cet égard, cette circulaire constituant le fondement de la soumission de rapports.

6.19 Le Comité a examiné le document FAL 39/6/2, dans lequel le Secrétariat indiquait le nombre de notifications du transport par mer de migrants illégaux reçues par le Secrétariat et diffusées par le biais des circulaires MSC.3/Circ.6 à MSC.3/Circ.22 entre 2003 et 2013 :

Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cas de migrants illégaux	55	381	86	189	86	1
Migrants illégaux	1 266	8 747	2 376	14 985	978	6

6.20 Le nombre total de cas de pratiques dangereuses liées à la traite de personnes ou au transport de migrants par mer signalés à l'Organisation pour la période allant du 1er janvier 1999 au 1er septembre 2014 s'élevait à 1 925, qui concernaient 88 833 migrants illégaux.

6.21 Le Comité a noté que les États Membres avaient été invités, par la lettre circulaire No 3281, du 28 juin 2012, à soumettre des rapports par le biais du module FAL du GISIS. Toutefois, le nombre de notifications reçues au cours des deux dernières années a diminué considérablement, un seul cas ayant été signalé en 2013.

6.22 Le Comité a noté que le nombre réel de migrants illégaux et de personnes secourues en mer était sensiblement supérieur à celui qui avait été consigné dans le GISIS et que ce nombre avait augmenté notablement en 2014, un grand nombre de personnes ayant dû être secourues. L'observateur de l'ICS a noté que, à mesure que la fréquence de ce type d'événements augmentait, leur impact sur le secteur des transports maritimes augmentait également et que certains craignaient que cette situation soit en passe de devenir incontrôlable pour toutes les parties concernées.

6.23 Le Comité a noté qu'il était nécessaire que les gouvernements soumettent à l'OMI, dans les meilleurs délais, leurs rapports sur les cas pertinents. Certaines délégations ont fait part de leurs préoccupations concernant la complexité du système de notification par le biais du GISIS, quelque 59 champs de données devant être remplis; toutefois, le Comité a noté que la base de données avait été établie à partir des renseignements demandés dans la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 et que toute modification à apporter à cette circulaire devrait

être examinée par le MSC. L'observateur du HCR s'est félicité de l'adoption du module du GISIS et a proposé que le HCR mette ses données à la disposition de l'OMI.

6.24 La délégation sud-africaine a recommandé de faire preuve de prudence au sujet de l'emploi général de l'expression "migrants illégaux" en faisant valoir qu'il faudrait aussi prendre en considération la reconnaissance des cas légitimes de réfugiés.

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

6.25 Le Comité a rappelé que, au COMSAR 14, en mars 2010, le Secrétaire général avait offert ses bons offices pour faire avancer les débats sur les mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer dans la région Méditerranée.

6.26 Le Comité a rappelé que la première réunion régionale s'était tenue le 12 octobre 2011, à l'aimable invitation de l'Italie, immédiatement après 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.

6.27 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, avaient eu lieu au Siège de l'OMI, le 21 février 2012, des consultations informelles entre les parties intéressées, qui avaient examiné certains des aspects les plus litigieux et étaient parvenues à un accord sur des sujets sensibles, ce qui avait permis d'améliorer le projet de texte du mémorandum d'entente régional.

6.28 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.

6.29 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.

6.30 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat selon lesquels :

- .1 à la suite d'un certain nombre d'accidents tragiques, notamment le 3 octobre 2013, lorsqu'un navire qui transportait des migrants entre la Libye et l'Italie avait sombré au large de l'île italienne de Lampedusa, entraînant la mort de 360 personnes, et le 11 octobre 2013, lorsqu'un autre navire avait sombré dans la région de recherche et de sauvetage maltaise, et que la mort d'au moins 34 personnes avait été confirmée, le Secrétariat avait relancé les débats sur l'élaboration d'un projet d'accord régional, et une réunion informelle entre les États Membres ayant participé aux débats précédents avait été convoquée le 20 novembre 2013;

-
- .2 ultérieurement, deux autres réunions s'étaient tenues, le 11 février 2014 et le 7 avril 2014, en vue de faire avancer les travaux sur l'élaboration d'un projet d'accord régional. La deuxième réunion régionale officielle devait être reprogrammée dans les mois suivants;
 - .3 le NCSR 1 avait pris note des avis exprimés par les délégations des Bahamas, des Îles Marshall, de l'Italie, de Malte, du Panama et de l'ICS, selon lesquels :
 - .1 les pays méditerranéens connaissaient une intensification des migrations et attendaient l'arrivée de 100 000 à 150 000 migrants supplémentaires en Europe au cours du second semestre de l'année;
 - .2 compte tenu du nombre élevé de personnes à repêcher en mer, les navires des services de garde-côtes et de sauvetage ne pouvaient pas faire face et il fallait faire appel quotidiennement à des navires de commerce;
 - .3 à cet égard, des préoccupations avaient été exprimées au sujet de la sécurité et de la sûreté des navires de commerce transportant de nombreux migrants;
 - .4 ce problème imposait une lourde charge aux administrations et aux propriétaires de navires concernés;
 - .5 les délégations appréciaient à sa juste valeur l'assistance précieuse apportée par un grand nombre de navires de commerce;
 - .6 l'ICS avait élaboré des recommandations supplémentaires en complément du Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés qui avait précédemment été diffusé par l'ICS, l'OMI et le HCR;
 - .7 le rôle du Comité FAL et des Sous-comités III et NCSR était très limité et aucun travail de fond n'avait été effectué depuis de nombreuses années; et
 - .8 il faudrait reporter les travaux relatifs à ce résultat escompté jusqu'à ce que les travaux sur cette question aient progressé à l'échelle régionale;
 - .4 tout en reconnaissant l'importance des questions en jeu et en notant qu'aucun progrès n'avait été réalisé à ce jour au sujet de l'accord régional susmentionné, le NCSR 1 avait décidé de reporter l'examen de ce résultat au-delà de la présente période biennale et il avait invité le MSC à inscrire ce résultat à l'agenda du Sous-comité au-delà de la période biennale, en prévoyant deux sessions pour achever les travaux, en prévision des progrès qui seraient réalisés sur la question à l'échelle régionale; et
 - .5 l'III 1 avait aligné sa décision sur celle du NCSR 1 et décidé d'inviter les Comités à inscrire ce résultat à l'agenda du Sous-comité au-delà de la période biennale, en prévoyant deux sessions pour achever les travaux.

6.31 Le Comité a rappelé les observations formulées par le Secrétaire général dans son allocution d'ouverture au sujet de son plan d'action pour prévenir le transport de migrants illégaux par mer, et définir et énoncer le rôle de l'OMI pour tenter, en coopération avec d'autres institutions des Nations Unies comme le HCR et l'ONUDC, d'empêcher les migrants illégaux de se rendre, par mer, de pays d'Afrique du Nord dans des pays d'Europe continentale.

6.32 Vu que le FAL 40 ne se réunirait pas au cours de la présente période biennale et que les travaux sur cette question se poursuivaient, le Comité a décidé de reporter à 2016 l'échéance souhaitable des travaux relatifs au présent point.

7 SÛRETÉ ET FACILITATION DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Mesures visant à renforcer la cybersécurité maritime

7.1 Le Comité a examiné le document FAL 39/7, dans lequel le Canada proposait d'élaborer des directives sur la cybersécurité maritime, compte tenu de l'augmentation considérable du recours aux systèmes virtuels dans l'ensemble du secteur maritime, et l'invitait à constituer un groupe de travail par correspondance intersessions pour effectuer ces travaux, en se fondant sur le projet de mandat indiqué dans le document en question.

7.2 Bien que de nombreuses délégations aient été partisans de poursuivre les travaux sur la cybersécurité et de constituer un groupe de travail par correspondance à cet effet, le Comité a noté que le résultat escompté pertinent qui figurait dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation conférait la responsabilité de la sûreté maritime au MSC et non au Comité FAL. Il a noté en outre que le secteur des transports maritimes s'efforçait déjà de régler cette question et que des propositions analogues relatives à la cybersécurité avaient été soumises au MSC 94.

7.3 Le Comité a décidé d'examiner la proposition concernant l'approbation d'un nouveau résultat escompté à cet égard, au titre du point 13 de l'ordre du jour (Programme de travail, voir le paragraphe 13.2).

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

7.4 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait noté que les réponses au questionnaire diffusé sous couvert de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 intitulée "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", ainsi que les législations, règles et procédures nationales connexes, avaient été diffusées par le Secrétariat, dans la langue dans laquelle elles avaient été reçues, sur le site Web public de l'OMI (www.imo.org).

7.5 Le Comité a rappelé également que le FAL 38 avait invité les Gouvernements contractants à prendre note des renseignements diffusés sur le site Web de l'OMI et 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 de communiquer les renseignements à l'Organisation dès qu'ils le pourraient.

7.6 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 38 avait également décidé de prier le Secrétariat de se mettre en rapport avec les États Membres pour leur rappeler qu'ils devaient fournir les renseignements qui étaient demandés dans le questionnaire. Vu l'importance de cette question, le FAL 38 avait décidé de l'examiner à nouveau au FAL 39.

7.7 Le Comité a noté que, à la suite de la décision du FAL 38, le Secrétariat avait diffusé la lettre circulaire No 3366, le 14 mai 2013, pour rappeler aux États qu'ils devaient communiquer à l'Organisation, dès qu'ils le pourraient, les renseignements demandés à l'annexe de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2.

7.8 Le Comité a noté également que, à la suite de la diffusion de cette lettre circulaire, l'Organisation n'avait reçu de réponses au questionnaire que de 16 États Membres et de un Membre associé, dont six étaient riverains de l'océan Indien, de la mer Arabique, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, et que le Secrétariat avait diffusé le 17 juillet 2014 la lettre circulaire No 3366/Add.1, dans laquelle figurait un rappel concernant les renseignements à fournir dans le contexte 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), et dans laquelle le Secrétariat appelait de nouveau les États à communiquer les renseignements demandés dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2.

7.9 Le Comité a de nouveau prié instamment les Gouvernements contractants de remplir le questionnaire et de le soumettre à l'Organisation dès qu'ils le pourraient.

8 INTERFACE NAVIRE/PORT

Facilitation des expéditions de cargaisons dangereuses

8.1 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait décidé de 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 cadre du 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.

8.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 38 avait décidé de collaborer avec les institutions et organisations compétentes sur les questions associées aux retards et refus constatés dans le cadre de l'expédition des cargaisons répertoriées dans le Code IMDG, en particulier des matières radioactives de la classe 7 dudit Code, y compris les matières en colis qui avaient des applications médicales ou pour la santé publique, et de faire rapport au FAL 39.

8.3 Le Comité a pris note des renseignements ci-après communiqués par le Secrétariat :

- .1 le Secrétariat avait assisté à la Réunion technique de l'AIEA sur les questions concernant l'harmonisation, la communication et le refus en matière de transport des matières radioactives, en tenant compte des résultats de la Conférence internationale de 2011 sur la sécurité et la sûreté du transport des matières radioactives, qui s'était tenue à Vienne du 1er au 3 avril 2014, au cours de laquelle le Secrétariat avait rendu compte des résultats des travaux du FAL 38;
- .2 la Réunion technique avait remercié l'OMI de sa décision visant à mettre un terme à la phase de mise à l'essai du mécanisme pour remédier aux difficultés rencontrées dans le transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et visant à lui conférer un caractère permanent jusqu'à ce que le problème soit réglé;

- .3 la Réunion technique avait noté les conclusions de la huitième et dernière réunion du Comité directeur international (ISC-8), qui s'était tenue à Vienne du 11 au 14 juin 2013, selon laquelle il fallait continuer de s'intéresser de près aux refus de transporter des matières radioactives et de régler les problèmes au fur et à mesure. La Réunion technique avait également examiné la recommandation de l'ISC-8 visant à constituer un groupe de travail sur les refus de transporter des matières radioactives, qui poursuivrait l'examen de la question des retards et refus en matière d'expédition des cargaisons et ferait rapport au Comité des normes de sûreté du transport de l'AIEA (TRANSSC) par l'intermédiaire du Groupe interinstitutions, à savoir un groupe informel composé de représentants des Secrétariats de l'OMI, de l'OACI, de la CEE-ONU et de l'AIEA, en mettant notamment l'accent sur l'échange de renseignements au sujet de l'élaboration de règles relatives au transport de matières radioactives dans tous les modes de transport;
- .4 à cet égard, la Réunion technique avait décidé de donner au groupe de travail qu'il était proposé de constituer le nom de Groupe de travail sur la facilitation du transport. Le mandat de ce Groupe serait élaboré dans les 12 prochains mois; et
- .5 ce groupe de travail devrait faire part de toute recommandation au Groupe interinstitutions et les Secrétariats de l'AIEA, de l'OMI, de l'OACI et de la CEE-ONU feraient à leur tour rapport aux organes compétents de leurs organisations respectives. Les Secrétariats de l'OMI et de l'AIEA tiendraient le Comité informé de tout fait nouveau qui concernerait le Groupe de travail, ainsi que des propositions ou résultats relatifs aux refus et retards qui pourraient découler du TRANSSC.

8.4 Le Comité a pris note des renseignements selon lesquels 1 119 parties concernées avaient utilisé le support de formation en ligne sur les matières radioactives de la classe 7 qui avait été élaboré et qui était accessible à l'adresse suivante : www.class7elearning.com. Il a noté que ce programme était disponible gratuitement pour tous les utilisateurs non commerciaux.

9 DIRECTIVES CONCERNANT LA FORMATION ET L'ENSEIGNEMENT MINIMAUX REQUIS DU PERSONNEL DES SERVICES D'AMARRAGE À TERRE

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11 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.

9.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 38 avait examiné le document FAL 38/8/1, dans lequel l'Espagne et l'Italie proposaient de modifier la circulaire FAL.6/Circ.11 sur les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage, pour renforcer le degré de sécurité lorsque les navires procèdent à des opérations d'amarrage, en mettant à jour la formation compte tenu de l'expérience acquise, et avait décidé d'inscrire un nouveau résultat escompté relatif à la formation du personnel des services d'amarrage dans les propositions relatives au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et aux priorités pour la période biennale 2014-2015. L'A 28 l'avait inscrit dans la résolution A.1061(28) en tant que résultat escompté 5.2.1.31.

9.3 Le Comité a examiné le document FAL 39/9, dans lequel la Belgique, l'Espagne et l'Italie proposaient d'apporter à la circulaire FAL.6/Circ.11 les amendements jugés nécessaires en raison de l'évolution de la manière dont les services d'amarrage étaient assurés, des modifications notables dont avaient fait l'objet les navires et les ports et de l'interdépendance totale des activités réalisées à terre et des activités réalisées à bord des navires.

9.4 Bien que les délégations aient été en faveur, dans l'ensemble, de nombreux amendements proposés, lors d'un long échange de vues, quelques délégations se sont dites préoccupées par le fait que certaines prescriptions proposées en matière de formation étaient excessives ou n'étaient pas applicables au rôle du personnel des services d'amarrage à terre. Il a été également fait remarquer que la prescription exigeant que le personnel des services d'amarrage fasse partie d'une organisation professionnelle spécialisée pourrait être contraire au droit du travail national. On trouvera à l'annexe 6 une déclaration de l'observateur de l'ITF à ce sujet.

9.5 Le Comité a estimé qu'un grand nombre de ces questions pourraient être réglées dans le cadre d'un groupe de travail et a décidé de renvoyer le document au Groupe de travail sur les circulaires FAL relatives à la formation du personnel des services d'amarrage, pour qu'il l'examine et poursuive les travaux.

Constitution du Groupe de travail sur les circulaires FAL relatives à la formation du personnel des services d'amarrage et à la mise au point d'un outil permettant d'effectuer l'autoévaluation de la mise en œuvre de la Convention FAL à l'échelon national

9.6 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur les circulaires FAL relatives à la formation du personnel des services d'amarrage, dont il a confié la présidence à M. Moisés de Gracia (Panama), et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte du document FAL 39/9, ainsi que des décisions prises, des observations formulées et des propositions faites en séance plénière :

- .1 envisager de réviser les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage et, le cas échéant, établir un projet de texte définitif aux fins d'approbation par le Comité; et
- .2 établir la page de couverture d'une circulaire FAL, le cas échéant.

Examen du rapport du Groupe de travail

9.7 Ayant examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 39/WP.7) et pris note de la divergence des avis au sein du Groupe, le Comité a reconnu qu'il était impossible d'approuver le texte révisé des Directives élaboré par le Groupe de travail.

9.8 Le Comité a pris note également des questions ci-après à examiner dans le cadre de la future révision des Directives :

- .1 la nécessité d'indiquer dans les Directives la définition du personnel des services d'amarrage; et
- .2 la question de savoir s'il faudrait conserver les références à la privatisation des services portuaires dans la circulaire.

9.9 Le Comité a alors approuvé le report à 2016 des travaux relatifs au résultat escompté 5.2.1.31. Il a envisagé la possibilité de constituer un groupe de travail par correspondance qui serait chargé de soumettre un rapport au FAL 40, mais la majorité des membres du Comité n'y étaient pas favorables en l'absence d'un mandat. Il a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions au FAL 40, lors duquel un groupe de travail serait constitué.

9.10 On trouvera à l'annexe 6 une déclaration de l'observateur de l'ITF à ce sujet.

10 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait approuvé les priorités thématiques relatives à la facilitation du trafic maritime international à inclure dans le Programme intégré de coopération technique (PICT) pour la période biennale 2014-2015. Il a noté également que le Comité de la coopération technique (Comité TC) avait, à sa soixante-troisième session, approuvé le PICT pour 2014-2015, qui prévoyait plusieurs activités intéressant la Convention FAL, à exécuter au cours de la prochaine période biennale.

10.2 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait pris note de la décision du TC 61 de constituer un groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer un projet de démonstration établissant un lien entre le PICT et l'OMD 1 relatif à la réduction de la pauvreté, afin de faire progresser l'examen de la question. Les travaux de ce groupe devaient être coordonnés par l'Angola.

10.3 Le Comité a examiné le document FAL 39/10, dans lequel le Secrétariat rendait compte de l'état d'avancement des activités relatives à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée, qui avaient été menées dans le cadre du PICT entre janvier 2013 et avril 2014, et il a noté ce qui suit :

- .1 trois séminaires régionaux avaient été organisés au Pérou, au Costa Rica et à Antigua-et-Barbuda;
- .2 après avoir informé le FAL 38 du plan stratégique visant à améliorer l'adhésion à la Convention FAL et son application effective, le Secrétariat avait organisé quatre séminaires nationaux (au Chili, au Kenya, en Malaisie et au Myanmar) pour promouvoir l'adhésion à la Convention FAL et en améliorer l'application. Ces séminaires nationaux avaient permis aux participants de mieux comprendre la Convention FAL, ainsi que les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et l'application du principe du guichet unique, et ils avaient donné lieu à des conclusions très positives, car ils avaient été l'occasion de renforcer la coopération entre les pouvoirs publics et le secteur privé dans les ports;
- .3 un séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, consacré à l'analyse de la situation actuelle et aux mesures visant à réduire le nombre de passagers clandestins, avait été organisé en Côte d'Ivoire;
- .4 le Secrétariat avait également effectué une étude de faisabilité concernant la mise au point d'un système de gestion portuaire (système à guichet unique) à Ho Chi Minh-Ville (Viet Nam); et

- .5 un autre projet important relatif à la facilitation du trafic maritime était le projet de démonstration approuvé par le TC 62, qui visait à "établir le rôle que pourrait jouer la facilitation des transports maritimes dans la réduction de la pauvreté (OMD 1)". Le Secrétariat avait organisé deux missions sur le terrain au Cameroun. La première qui était une évaluation des besoins, avait eu lieu en mars 2013. La seconde s'était déroulée en décembre 2013 dans le cadre de la deuxième phase du projet. Cette phase était axée sur la vérification du temps de transit dans les ports, l'harmonisation des pratiques et des services, l'amélioration du réseau routier et de l'équipement portuaire, ainsi que sur les besoins de formation du personnel administratif et des parties intervenant dans l'accomplissement des formalités relatives aux navires. Il était prévu d'organiser une autre mission liée au projet au Cameroun, dont les dates seraient arrêtées ultérieurement en fonction de l'état d'avancement des travaux à l'échelle du pays. L'objectif de cette nouvelle mission serait d'analyser et de synthétiser les mesures prévues ou mises en œuvre par les différentes parties intéressées en vue de réduire le temps d'attente dans les ports.

10.4 Les délégations d'Antigua-et-Barbuda, du Chili, du Kenya et du Pérou se sont félicitées des activités de coopération technique exécutées par l'OMI dans leurs pays respectifs. Une déclaration de la délégation péruvienne figure à l'annexe 6.

10.5 Tout en exprimant sa gratitude pour la mise en œuvre du projet de démonstration, la délégation camerounaise a rappelé que le Cameroun avait demandé au TC 64 d'envisager le recrutement d'un partenaire national qui travaillerait avec les consultants de l'OMI sur le projet en vue de renforcer les capacités nationales mais que, à son grand regret, faute de fonds, il avait été impossible d'accéder à cette demande. Le Comité a pris note de ces renseignements et a ensuite renvoyé la question à la prochaine session du TCC (TC 65).

Priorités thématiques proposées pour la période biennale 2016-2017

10.6 Le Comité a noté qu'il était prévu que le Comité TC approuve à sa soixante-cinquième session, qui se tiendrait en juillet 2015, le PICT pour 2016-2017, qui serait élaboré compte tenu de l'évaluation des besoins des bénéficiaires, du programme de travail approuvé de l'Organisation, des intérêts des partenaires de développement, des priorités thématiques approuvées par les Comités et des besoins correspondants des pays en développement.

10.7 Le Comité a rappelé que, au titre de son initiative portant sur l'étude et la réforme de l'Organisation, le Secrétaire général avait recommandé au Conseil (C 109/3/1, paragraphe 48) de retenir un nombre limité de thèmes prioritaires en matière de coopération technique chaque année, afin d'assurer une meilleure exécution du Programme de façon à en optimiser la portée dans le cadre des activités nationales menées dans l'ensemble des régions. Le financement se ferait par un pourcentage "réservé" des fonds de base de la coopération technique, 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 six thèmes prioritaires ci-après pour la période biennale 2016-2017 :

- .1 renforcer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation du commerce (priorité thématique 1);

- .2 promouvoir la Convention FAL (priorité thématique 2);
- .3 favoriser l'utilisation des technologies de l'information et des communications (priorité thématique 4);
- .4 appuyer la formation du personnel participant aux activités portuaires (priorité thématique 5);
- .5 aider les États Membres à régler les problèmes que posent les passagers clandestins et les migrants illégaux (priorité thématique 6); et
- .6 promouvoir la ratification et l'application effective de la Convention FAL dans les pays en développement, surtout en Afrique (priorité thématique 8).

10.8 Le Comité a noté que l'analyse des résultats de l'exécution, à ce jour, du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI montrait clairement que l'Organisation n'aurait d'autre choix, durant la période biennale 2016-2017, que de consacrer une part importante des modestes ressources allouées à la coopération technique à satisfaire aux besoins des États Membres liés au nouveau programme d'audit. Il faudrait donc inévitablement réduire les ressources allouées aux activités de simplification des formalités et à d'autres fins. Par conséquent, la priorité serait accordée aux séminaires nationaux et la définition des besoins liés à la simplification des formalités serait fondée sur les renseignements fournis par le biais des profils maritimes de pays. À cet égard, les États Membres qui n'avaient pas encore rempli leur profil étaient priés de le faire, et ceux qui l'avaient déjà fait de vérifier qu'il était à jour et qu'il indiquait correctement leurs besoins en matière de simplification des formalités.

10.9 La délégation chilienne a de nouveau fait part de l'avis qu'elle avait déjà exprimé au TC 64, au sujet de la nécessité de continuer d'organiser des événements régionaux sur la coopération technique, indépendamment de l'existence des profils maritimes nationaux. On trouvera à l'annexe 6 une déclaration de la délégation chilienne.

Prototype du guichet unique maritime

10.10 Le Comité a examiné le document FAL 39/10/3 (Secrétariat) et il a rappelé que le FAL 38 avait 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 présentaient pour réduire les charges administratives qui pesaient sur les capitaines de navires et les Administrations, il faudrait inviter le TC 63 à envisager de prévoir une nouvelle activité de projet dans le PICT, en vue de mettre au point un prototype de guichet unique dans les transports maritimes. Cette nouvelle activité de projet 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.

10.11 Le Comité a rappelé également que le TC 63 avait approuvé le PICT pour 2014-2015, notamment le renforcement des échanges de renseignements par voie électronique, dans le cadre duquel jusqu'à quatre missions d'évaluation des besoins étaient prévues dans certains pays pilotes.

10.12 Le Comité a noté que le Secrétariat avait constaté, lors des activités de coopération technique relatives à la facilitation du travail maritime, que la majorité des États Membres avaient mis en place, sous une forme ou une autre, un guichet unique pour ce qui était des cargaisons, mais que rares étaient ceux qui disposaient d'un guichet unique pour les

transports maritimes. Fort de ce constat et soucieux d'utiliser de manière plus efficace les ressources limitées disponibles dans le cadre du PICT, le Secrétariat avait prévu de mettre au point un prototype de guichet unique maritime plutôt que de mener à bien les quatre missions d'évaluation. Ce guichet unique maritime aurait pour principal objectif de faciliter l'accomplissement des formalités concernant les navires, les passagers et les membres d'équipage, et d'établir un lien entre les renseignements sur les cargaisons et le guichet unique qui avait été mis en place pour le dédouanement des cargaisons, en utilisant à cette fin les renseignements qui figuraient dans les formulaires FAL de l'OMI.

10.13 Le Comité a noté que le calendrier du projet prévoyait trois phases :

- .1 première phase : collecte de renseignements sur la situation actuelle en matière d'accomplissement des formalités concernant les navires, la cargaison et les passagers dans les ports de six pays en développement;
- .2 deuxième phase : compte tenu des renseignements recueillis durant la première phase, un deuxième questionnaire serait envoyé aux autorités associées à l'accomplissement des formalités relatives aux navires, telles que les autorités portuaires, maritimes, douanières, sanitaires, agricoles, et les services de police et d'immigration; et
- .3 troisième phase : sur la base des renseignements obtenus durant les première et deuxième phases, le prototype de guichet unique maritime serait mis au point et utilisé dans l'un des pays sélectionnés. Ce prototype serait élaboré par des spécialistes de l'informatique et de l'accomplissement des formalités portuaires, et la version définitive serait la propriété de l'OMI.

10.14 Le Comité a noté que diverses délégations avaient appuyé cette initiative et que certaines délégations avaient proposé de participer à ce projet. Il a noté en outre que cette initiative constituait un élément essentiel de la révision de l'Annexe de la Convention FAL, car elle appuierait la mise en œuvre des systèmes d'échange électronique de renseignements.

10.15 Le Comité a chargé le Secrétariat de rendre compte au FAL 40 des progrès réalisés dans le cadre de ce projet.

11 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

11.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 39/11 (Secrétariat), le Comité a pris note des décisions pertinentes prises par le C 110, le C/ES.27 et le C 112 au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales.

11.2 Le Comité a relevé notamment que, depuis le FAL 38, le Conseil, à sa cent dixième session, avait décidé :

- .1 de ne pas accorder le statut consultatif à Euroshore International (Euroshore);
- .2 de transformer en statut consultatif à part entière le statut consultatif accordé à titre provisoire à la Superyacht Builders Association (SYBAss), à Pacific Environment, à la Clean Shipping Coalition (CSC), au Bureau

International des Containers et du Transport Intermodal (BIC) et à l'International Iron Metallics Association Ltd. (IIMA);

- .3 de retirer le statut consultatif accordé à la Fédération européenne des intermédiaires d'assurances (BIPAR) et d'en informer l'Assemblée;
- .4 de rappeler à l'Union internationale de sauvetage (ISU) et à l'Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) qu'ils devaient s'acquitter des obligations leur incombant en vertu des Règles régissant les relations avec les organisations internationales non gouvernementales et des Directives pour l'octroi du statut consultatif et que, s'il n'y avait pas d'amélioration à cet égard au cours de la prochaine période biennale, le statut consultatif pourrait leur être retiré; et
- .5 de maintenir le statut consultatif accordé à la Global Maritime and Training Association (GlobalMet) et au Fonds international pour la protection des animaux (IFAW).

11.3 Le Comité a noté, en particulier, que le C/ES.27 avait décidé de ne pas accorder le statut consultatif à la Security Association for the Maritime Industry (SAMI).

11.4 Le Comité a noté, en particulier, que le C 112 avait décidé :

- .1 de reporter sa décision au sujet de la demande présentée par l'International Water Mist Association (IWMA), jusqu'à ce qu'elle ait fourni un complément d'informations concernant les paragraphes 8, 14 et 15 du questionnaire de l'OMI se rapportant aux Règles et Directives sur le statut consultatif des organisations internationales non gouvernementales, et qu'il avait invité l'IWMA à fournir les renseignements en question afin que le Conseil puisse les examiner à sa cent treizième session, en décembre 2014, en demandant aussi à l'IWMA de se conformer à la politique d'une seule Chine et de modifier son site Web en conséquence; et
- .2 de ne pas accorder le statut consultatif à la Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF).

12 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

12.1 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.209 qui contenait le texte révisé des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités et qu'il avait invité les Comités à prendre note de ce texte révisé et à examiner s'il faudrait insérer en temps utile les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 dans les Directives pertinentes des Comités.

12.2 Le Comité a noté que le C 110 avait décidé que les améliorations d'ordre rédactionnel apportées par le FAL 38 pourraient être incorporées dans une révision éventuelle de la résolution A.1013(26) de l'Assemblée et qu'il avait prié le Secrétariat de préparer toutes modifications pertinentes à apporter au texte pour tenir compte des Directives révisées du Comité FAL, afin que le Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation puisse les examiner à sa session d'octobre 2013.

12.3 Le Comité a noté aussi que le C/ES.27 avait approuvé le projet de texte révisé des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, ainsi que le projet de résolution de l'Assemblée connexe tel que modifié, et les avait transmis à l'Assemblée aux fins d'adoption à sa vingt-huitième session ordinaire.

12.4 Le Comité a noté en outre que l'A 28 avait adopté la résolution A.1062(28), intitulée "Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation". Dans cette résolution, les Comités étaient priés de passer en revue et de réviser, pendant la période biennale 2014-2015, les Directives sur l'organisation de leurs travaux et leurs méthodes de travail en tenant compte des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, selon qu'il convenait.

12.5 Le Comité a noté par ailleurs que le MEPC 66 avait décidé d'attendre que le MSC 93 ait examiné le document pertinent établi par le Secrétariat (MSC 93/19) avant de se prononcer sur la question.

12.6 Le Comité a noté que le MSC 93 avait approuvé les Directives des Comités dans leur ensemble, mais qu'il avait noté que les modifications d'ordre rédactionnel qui avaient été apportées aux dispositions relatives à la constitution de sous-groupes de groupes de travail avaient éliminé l'important principe de l'approbation à l'unanimité qui était énoncé dans les Directives existantes des Comités. Le MSC 93 avait donc réaffirmé le principe selon lequel la constitution d'un sous-groupe devrait être approuvée à l'unanimité, tel qu'énoncé au paragraphe 5.20 des Directives, avait autorisé le Secrétariat à procéder aux modifications rédactionnelles requises et l'avait chargé d'informer le MEPC 67 de sa décision. Ensuite, le MSC 93 avait approuvé le projet de circulaire MSC-MEPC contenant les Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires, sous réserve d'une décision concordante du MEPC 67, et avait noté que les dispositions modifiées s'appliqueraient aux documents présentés au MSC 95 et à toutes les réunions des sous-comités qui suivraient.

12.7 Après avoir examiné le document FAL 39/12, dans lequel le Secrétariat proposait d'apporter des amendements aux Directives du Comité, le Comité a approuvé la circulaire FAL.3/Circ.210, qui contenait le texte révisé des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités.

13 PROGRAMME DE TRAVAIL

NOUVEAUX RÉSULTATS PROPOSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS MEMBRES ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Publication conjointe de l'OMI/OACI sur les signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes

13.1 Le Comité a examiné le document FAL 39/13, dans lequel l'Italie et l'ISO proposaient de réviser la publication conjointe de l'OMI/OACI sur les signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, et il a décidé d'inscrire à l'agenda du Comité au-delà de la période biennale un résultat intitulé "Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes", en prévoyant une session pour achever les travaux relatifs à ce résultat. Ne devant pas examiner la question avant le printemps 2016, le Comité a décidé d'informer l'OACI de sa décision et, pour éviter tout

retard éventuel, il a décidé de recommander la diffusion de sa publication concernant les signes internationaux destinés aux usagers des aéroports, selon qu'il conviendrait¹.

Directives sur la cybersécurité maritime

13.2 Le Comité a examiné le document FAL 39/WP.8, dans lequel le Canada proposait d'élaborer des directives sur les questions de facilitation liées à la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces, et il a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "Directives sur la cybersécurité maritime", en prévoyant une session pour achever les travaux correspondants.

NOUVEAUX RÉSULTATS APPROUVÉS À LA SUITE DE L'ALIGNEMENT, SUR LE PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU, DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

13.3 S'agissant d'établir la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire et vu les problèmes soulevés lors de la session au moment du débat sur des questions liées aux mesures de haut niveau qui n'étaient pas inscrites sous forme de résultats au programme de travail du Comité, le Président a proposé une liste révisée de questions de fond (FAL 39/WP.3/Corr.1, annexe 1), alignée sur le Plan d'action de haut niveau approuvé par l'A 28.

13.4 Toutefois, le Comité a reconnu que certaines questions de son ordre du jour actuel ne figuraient toujours pas dans le Plan d'action de haut niveau. Il a reconnu aussi que cette situation s'était produite lors de précédentes sessions et, pour garantir la cohérence entre son ordre du jour et son plan d'action de haut niveau, il a décidé d'approuver :

- .1 un résultat non prévu intitulé "Application du principe du guichet unique", au titre de la mesure de haut niveau 8.0.3; et
- .2 l'ajout du membre de phrase "et les passagers clandestins" au résultat escompté 8.0.2.1, de la manière suivante : "Examen et analyse des rapports et renseignements sur les migrants illégaux et les passagers clandestins".

APPROBATION DES RÉSULTATS

13.5 Conformément aux dispositions pertinentes des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (résolution A.1062(28)), le Comité a invité le C 113 à approuver, pour qu'ils soient inscrits dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2016-2017, les nouveaux résultats ci-après qu'il avait approuvés :

- .1 révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes (voir le paragraphe 13.1);
- .2 directives sur la cybersécurité maritime (voir le paragraphe 13.2); et
- .3 application du principe du guichet unique (voir l'alinéa 13.4.1);

¹ À la suite du FAL 39, le Secrétariat s'est mis en rapport avec l'OACI pour l'informer de la décision du Comité; le Secrétariat de l'OACI a fait savoir par la suite que le groupe d'experts de l'OACI sur la facilitation examinerait, en mai 2016, la version définitive de son document et que la date prévue pour la publication conjointe, en 2016, était encore acceptable pour l'OACI.

13.6 Le Comité a également invité le C 113 à approuver, en vue d'en tenir compte dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2016-2017, le remplacement de l'intitulé du résultat 8.0.2.1 par "Examen et analyse des rapports et renseignements sur les migrants illégaux et les passagers clandestins" (voir l'alinéa 13.4.2).

QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR DU FAL 40

13.7 Le Comité a modifié et approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 40, telle qu'elle figure à l'annexe 2.

CONSTITUTION DE GROUPES DE TRAVAIL ET DE GROUPES DE RÉDACTION AU FAL 40

13.8 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 40 :

- .1 prescriptions relatives à l'accès électronique aux certificats et documents, y compris aux registres, devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents; et
- .2 révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement applicables au personnel des services d'amarrage.

13.9 Le Comité a décidé qu'un groupe de rédaction devrait être constitué au FAL 40 en vue de l'adoption des amendements à l'Annexe de la Convention FAL et il a reconnu que, au stade actuel, il n'était pas possible de prévoir s'il serait nécessaire de constituer d'autres groupes de rédaction au FAL 40.

13.10 Le Comité a décidé également que, si besoin était, le FAL 40 déciderait s'il était 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 40 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 40.

DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION

13.11 Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que sa quarantième session se tiendrait en mars ou en avril 2016 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 2014-2015

13.12 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2014-2015 que le Secrétariat avait établi en consultant le Président et qui reprenait les questions énumérées dans la résolution A.1061(28), et il a alors invité le C 113 à prendre acte du compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux pour la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 3.

PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION ET AUX PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2016-2017

13.13 Ayant examiné le document FAL 39/WP.4, dans lequel le Secrétariat proposait d'apporter des modifications aux résultats escomptés du Comité pour la période biennale 2016-2017, compte tenu des progrès réalisés par le Comité au cours de la période biennale actuelle, le Comité a approuvé les propositions relatives au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et aux priorités pour la période biennale 2016-2017 concernant les questions qui relèvent de sa compétence, telles qu'elles figurent à l'annexe 4, en vue de les soumettre au C 113.

AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

13.14 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 2014-2015 qu'il a été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale, que le Secrétariat avait établi en consultant le Président, et il a alors invité le C 113 à prendre acte de son agenda au-delà de la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 5.

14 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2015

14.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a réélu par acclamation M. Yury Melenas (Fédération de Russie) aux fonctions de Président et Mme Marina Angsell (Suède) aux fonctions de Vice-présidente pour 2015.

15 DIVERS

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

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

16.1 À sa cent treizième session, le Conseil est invité à :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa trente-neuvième session et, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre à l'Assemblée, à sa vingt-neuvième session, accompagné des observations et des recommandations qu'il aura formulées;
- .2 noter que le Comité a approuvé les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, aux fins de leur diffusion, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, puis de leur adoption au FAL 40 (paragraphe 4.43 et annexe 1);
- .3 prendre note des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.210) (paragraphe 12.7);
- .4 entériner les nouveaux résultats approuvés à cette session en vue de leur inscription dans le Plan d'action de haut niveau et priorités pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 13.5 et 13.6);

-
- .5 prendre acte du compte rendu sur l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour la période biennale 2014-2015 (paragraphe 13.12 et annexe 3);
 - .6 approuver les propositions relatives au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et aux priorités pour la période biennale 2016-2017 concernant les questions qui relèvent du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 13.13 et annexe 4); et
 - .7 prendre note de la version actualisée de l'agenda du Comité de la simplification des formalités au-delà de la période biennale (paragraphe 13.14 et annexe 5).
- 16.2 À sa quatre-vingt-quatorzième session, le Comité de la sécurité maritime est invité à :
- .1 charger le Groupe de rédaction et des questions techniques d'examiner, à sa vingt-troisième session, en avril 2015, la proposition présentée par le Japon (FAL 39/4, annexe 2), afin que le CCC 2 puisse fournir un avis au FAL 40 au sujet des renseignements prescrits dans le Manifeste de marchandises dangereuses et énumérés dans la Norme 2.8.1 et dans le formulaire FAL 7 (paragraphe 4.20, 4.25 et 4.41);
 - .2 prendre note des résultats du Séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui s'est tenu à Abidjan (Côte d'Ivoire) du 25 au 27 mars 2014, décrits dans les documents FAL 39/6 et FAL 39/6/1, et de la liste détaillée des propositions convenues pour favoriser l'efficacité de la sûreté portuaire (paragraphe 4.28 à 4.38);
 - .3 noter que le Comité a décidé que les certificats électroniques devraient être utilisés comme équivalents des certificats sur papier classiques, à condition que les certificats et le site Web utilisé pour y accéder satisfassent aux directives approuvées par l'Organisation et que des instructions spécifiques en matière de vérification soient disponibles à bord du navire (paragraphe 5.32);
 - .4 noter que le Comité a décidé que les certificats électroniques consultés sur un ordinateur devraient être considérés comme satisfaisant à la prescription concernant leur présence "à bord" (paragraphe 5.33);
 - .5 envisager de modifier la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462 contenant la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2013 de manière à rendre compte de la décision susmentionnée (paragraphe 5.33);
 - .6 noter que le Secrétariat a été chargé de modifier le module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS afin d'y inclure des références aux Administrations qui délivrent des certificats électroniques, y compris la liste des certificats délivrés de manière électronique par chaque Administration et tous autres renseignements qui pourraient être jugés nécessaires par l'Administration et de rendre ces renseignements accessibles au grand public (paragraphe 5.34);

- .7 noter que le Comité a prié les Administrations qui utilisent des certificats électroniques de communiquer les renseignements nécessaires à l'Organisation par le biais du module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS une fois que les modifications susmentionnées y auront été apportées (paragraphe 5.35);
- .8 examiner la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.1 concernant les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques et prendre toutes les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 5.36);
- .9 noter que le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents a été constitué de nouveau et chargé de continuer de recueillir des données d'expérience concernant l'application et l'utilisation des certificats électroniques et de proposer des révisions aux directives, selon qu'il conviendra, d'élaborer un cadre type pour la mise en œuvre des certificats électroniques, d'examiner les solutions de remplacement des signatures, tampons et cachets classiques qui sont utilisés pour délivrer et approuver les certificats électroniques et de donner un avis au Comité sur les possibilités offertes par les normes du secteur pour appuyer l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 5.38);
- .10 prendre note de la décision de reporter à 2016 l'échéance souhaitable des travaux relatifs au résultat escompté intitulé "Élaboration de mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer" (paragraphe 6.31);
- .11 prendre note de la décision d'approuver un nouveau résultat intitulé "Directives sur la cybersécurité maritime" aux fins d'insertion dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 7.1 à 7.3, 13.2 et 13.5.2); et
- .12 prendre note de la nécessité de fournir les renseignements demandés dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 relative au personnel de sûreté armé sous contrat privé (paragraphe 7.9).

16.3 À sa soixante-septième session, le Comité de la protection du milieu marin est invité à :

- .1 noter que le Comité a décidé que les certificats électroniques devraient être utilisés comme équivalents des certificats sur papier classiques, à condition que les certificats et le site Web utilisé pour y accéder satisfassent aux directives approuvées par l'Organisation et que des instructions spécifiques en matière de vérification soient disponibles à bord du navire (paragraphe 5.32);
- .2 noter que le Comité a décidé que les certificats électroniques consultés sur un ordinateur devraient être considérés comme satisfaisant à la prescription concernant leur présence "à bord" (paragraphe 5.33);
- .3 envisager de modifier la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS-C.1/Circ.1462 contenant la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2013 de manière à rendre compte de la décision susmentionnée (paragraphe 5.33);

-
- .4 noter que le Secrétariat a été chargé de modifier le module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS afin d'y inclure des références aux Administrations qui délivrent des certificats électroniques, y compris la liste des certificats délivrés de manière électronique par chaque Administration et tous autres renseignements qui pourraient être jugés nécessaires par l'Administration et de rendre ces renseignements accessibles au grand public (paragraphe 5.34);
 - .5 noter que le Comité a prié les Administrations qui utilisent des certificats électroniques de communiquer les renseignements nécessaires à l'Organisation par le biais du module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS une fois que les modifications susmentionnées y auront été apportées (paragraphe 5.35);
 - .6 examiner la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.1 concernant les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques et prendre toutes les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 5.36); et
 - .7 noter que le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents a été constitué de nouveau et chargé de continuer de recueillir des données d'expérience concernant l'application et l'utilisation des certificats électroniques et de proposer des révisions aux directives, selon qu'il conviendra, d'élaborer un cadre type pour la mise en œuvre des certificats électroniques, d'examiner les solutions de remplacement des signatures, tampons et cachets classiques qui sont utilisés pour délivrer et approuver les certificats électroniques et de donner un avis au Comité sur les possibilités offertes par les normes du secteur pour appuyer l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 5.38).

16.4 À sa soixante-cinquième session, le Comité de la coopération technique est invité à :

- .1 prendre note de l'approbation des thèmes prioritaires du PICT pour la période biennale 2016-2017 et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 10.7);
- .2 noter qu'il a été rappelé aux États Membres qu'ils devaient communiquer les renseignements relatifs aux besoins liés à la simplification des formalités par le biais des profils maritimes de pays (paragraphe 10.8); et
- .3 prendre note du projet du Secrétariat visant à mettre au point un prototype de guichet unique maritime, élément essentiel de la révision de l'Annexe de la Convention FAL, car il appuiera la mise en œuvre des systèmes d'échange électronique de renseignements, et noter que le projet sera financé par le PICT et que certaines délégations se sont déclarées disposées à participer au projet (paragraphe 10.10 à 10.15);

ANNEXE 1

AMENDEMENTS¹ À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL

Chapitre 1 – Définitions et dispositions générales

A. Définitions

Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions :

Admission temporaire. Le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

Agent maritime. Partie représentant le propriétaire et/ou l'affréteur (le mandant) du navire au port. Si des instructions lui sont données dans ce sens, l'agent est responsable envers le mandant, en coopération avec le port, des mesures à prendre pour mettre à disposition le poste à quai, assurer tous les services portuaires et de gestion au port, satisfaire aux prescriptions du capitaine et de l'équipage, accomplir les formalités portuaires et autres (y compris la préparation et la communication des documents appropriés), ainsi que du dédouanement ou de la réception de la cargaison au nom du principal.

Agrès et appareils du navire. Articles, autres que les pièces de rechange du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

Armateur. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne autre que l'agent maritime agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

Autorisation de descendre à terre. Autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics.

Bagages accompagnés des passagers. Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

Capitaine. Personne qui a le commandement d'un navire.

Cargaison. Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les engins de transport qui ne font pas l'objet d'un contrat de transport avec un

¹ Le texte du projet d'amendements est surligné en gris (texte nouveau) et barré (texte supprimé).

chargeur, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

Chargeur. Partie qui est nommée sur le connaissement ou sur la lettre de transport comme étant le chargeur et/ou qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé). Également désignée "chargeur expéditeur".

Code ISPS. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

Conteneur. Engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des accessoires étant prévus à cet effet, et approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée. Le terme "conteneur" n'englobe ni les véhicules ni l'emballage; il inclut toutefois les conteneurs transportés sur un châssis.

~~**Dédouanement.** Accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.~~

Dédouanement. Accomplissement des formalités douanières et/ou d'autres formalités nécessaires pour :

- a) mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier
- b) permettre à des personnes d'entrer sur le territoire d'un État, ou
- c) permettre à un navire d'entrer dans un port situé sur le territoire d'un État ou de le quitter.

Document. Support d'information présentant des données, sous une forme électronique ou non.

Documents de bord. Certificats et autres documents que le capitaine du navire doit pouvoir présenter pour attester la conformité du navire à la réglementation internationale ou nationale.

Document de transport. Document attestant un contrat de transport entre un armateur et un **expéditeur chargeur**, tel qu'une lettre de transport maritime, un connaissement ou un support d'information de transport multimodal.

Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage. Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.

Engin de transport. Conteneur, caisse mobile, véhicule, wagon de chemin de fer ou tout autre engin analogue.

Guichet unique. Système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée.

Heure d'arrivée. Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

Heure prévue d'arrivée (HPA). Heure à laquelle un navire estime qu'il arrivera à la station de pilotage desservant le port ou heure à laquelle il compte arriver à un emplacement précis de la zone portuaire où la réglementation portuaire s'applique.

Douanes Mainlevée. Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement. [Modification sans objet en français.]

Manifeste. Document récapitulant les diverses données extraites des connaissements et d'autres documents de transport délivrés pour le transport de marchandises à bord des navires.

Membre de l'équipage. Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste de l'équipage.

Mesures de sûreté. Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites*.

Navire en croisière. Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers participant à un programme collectif et faisant des escales touristiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe :

- a) ni embarquer ou débarquer d'autres passagers;
- b) ni charger ou décharger des marchandises.

Objet postal. Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales en vue de leur expédition par navire et destinés à être remis, dans un port touché par le navire, à des administrations postales.

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

Passager clandestin potentiel. Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port.

* Se reporter à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA), au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et au chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).

Passager en transit. Passager qui arrive d'un pays étranger à bord d'un navire, dans le but de poursuivre son voyage vers un pays étranger à bord d'un navire ou par tout autre mode de transport.

Pièces de rechange du navire. Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

Port. Tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.

Pouvoirs publics. Organismes ou fonctionnaires dans un État qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit État se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

Provisions de bord. Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et appareils et les pièces de rechange du navire.

B. Dispositions générales

Compte tenu du paragraphe 2) de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

1.1 **Norme.** Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

~~1.1.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient tenir compte des incidences que l'application des systèmes d'échange électronique de l'information pourrait avoir sur la simplification des formalités et devraient les examiner en collaboration avec les armateurs et toutes les autres parties intéressées.~~

~~Il faudrait simplifier les prescriptions actuelles en matière de renseignements et procédures de contrôle et veiller au fait qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.~~

1.2 **Pratique recommandée.** Bien que des documents nécessaires à certaines fins puissent être prescrits séparément et exigés dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient faire en sorte que deux ou plusieurs de ces documents **qui doivent être soumis par la même partie** soient amalgamés en un seul document chaque fois que cela est possible et qu'il en résulterait une simplification appréciable.

1.3 **Pratique recommandée.** Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants à des fins de sûreté et de prévention du trafic de stupéfiants devraient être efficaces ~~et, lorsque cela est possible, faire appel à l'informatique.~~ Ces

mesures et procédures, telles que la gestion des risques et le recoupement d'informations, devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

C. Systèmes d'échange électronique de l'information

1.3bis Norme. Les pouvoirs publics prennent toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes de transfert électronique de données d'ici au [Insérer : date d'adoption + 3 années].

1.3ter Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités doivent fournir aux propriétaires de navires et autres parties intéressées les renseignements nécessaires au sujet des exigences de ces systèmes et prévoir une période de transition suffisante avant que l'utilisation de ces systèmes ne soit rendue obligatoire. Il faut prévoir une période de transition de 12 mois au moins pour l'utilisation obligatoire de ces systèmes à partir de la date de leur adoption.

1.3quater Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, pendant une période de transition, permettre que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis à la fois sous forme électronique et sur papier.

1.3quinter Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent d'adresser à un même lieu d'entrée ("Guichet unique"), afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements requis par les pouvoirs publics et relatifs à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison.

Il faudrait aussi envisager qu'un guichet unique de ce type serve de mécanisme qui permette aux pouvoirs publics de faire part de décisions et d'autres renseignements visés par la Convention FAL.

~~1.4 Norme.~~ Lorsqu'ils adoptent des techniques d'échange électronique des données requises par les pouvoirs publics et se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison pour faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger des données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, notamment les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou aux normes XML.

~~1.5 Norme.~~ Les pouvoirs publics acceptent tout document exigé sous forme imprimée pour l'accomplissement des formalités, lorsqu'ils sont établis par des techniques informatiques sur papier ordinaire, à condition qu'ils soient lisibles et conformes au format présent dans la Convention FAL et qu'ils contiennent les renseignements requis.

1.6 Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités limitent les renseignements qu'ils exigent des armateurs et autres parties intéressées à ceux qui sont prescrits par la Convention FAL.

1.6bis Norme. Lorsqu'ils adoptent des techniques d'échange électronique des données requises par les pouvoirs publics et se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison pour faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées

(armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger des données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, notamment les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou aux normes XML.

1.6ter Pratique recommandée. Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient continuer d'autoriser l'utilisation de formats de messages électroniques existants en accord avec les parties concernées.

1.7 Pratique recommandée. Lorsqu'ils envisagent, adoptent ou modifient des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités, les pouvoirs publics devraient :

- a) donner, dès le début, à toutes les parties intéressées l'occasion de participer à des consultations;
- b) évaluer les procédures existantes et éliminer celles qui sont inutiles;
- c) déterminer les procédures qui doivent être informatisées;
- d) appliquer, dans toute la mesure possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU), les modules d'information de l'OMD et les normes pertinentes de l'ISO;
- e) adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale; et
- f) prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en œuvre de ces systèmes pour les exploitants et autres parties privées; et
- g) veiller au fait qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

1.7.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics ainsi que les autres parties concernées à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes électroniques utilisant des normes internationales agréées en vue d'optimiser l'échange d'informations se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison, et d'assurer une interopérabilité entre les systèmes des pouvoirs publics et ceux des autres parties concernées.

~~1.8 — Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités, encouragent les exploitants maritimes et autres parties intéressées à les utiliser mais n'abaissent pas le niveau des services offerts aux exploitants qui ne les utilisent pas.~~

~~1.8.1 — Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent aux opérateurs commerciaux et transporteurs, y compris les navires, d'adresser, à un même lieu d'entrée, afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements requis par les pouvoirs publics et relatifs à l'entrée, au séjour au port ainsi qu'à la sortie des navires, des personnes et de la cargaison.~~

D. Trafic illicite de drogues

1.9 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour leur permettre d'être mieux à même de combattre la contrebande de drogues tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord du Conseil de coopération douanière* et sur les directives connexes.

1.10 **Norme.** Lorsque, dans le cadre d'un accord de coopération, les pouvoirs publics, les armateurs et autres parties intéressées ont accès à des renseignements sensibles d'ordre commercial ou d'un autre ordre, ils doivent respecter le caractère confidentiel de ces renseignements.

E. Techniques de contrôle

1.11 **Norme.** Les pouvoirs publics devraient avoir recours à la gestion des risques pour renforcer leurs procédures de contrôle aux frontières en ce qui concerne :

- la mainlevée et le dédouanement de la cargaison;
- les dispositions en matière de sûreté;
- le ciblage de la contrebande,

et faciliter ainsi la légitime circulation des personnes et des biens.

* Appelé depuis 1994 l'"Organisation mondiale des douanes".

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

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents présentés par le navire qui concernent son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et autres renseignements ne doivent pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.*

A. Dispositions générales

2.1 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux qui sont prévus dans le présent chapitre.

Les documents visés sont :

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le manifeste de marchandises dangereuses
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé
- les renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes
- le formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

2.1.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants n'imposent pas de formalités, de redevances ni de droits consulaires pour les documents requis pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, y compris la transmission électronique des documents.

2.1.2 **Pratique recommandée Norme.** Les pouvoirs publics devraient mettre au point des procédures permettant de transmettre ces les données à transmettre préalablement à l'entrée et à la sortie du navire, en vue de faciliter le traitement des de ces données qu'ils exigent et d'effectuer rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités pour les personnes.

2.1.3 **Pratique recommandée.** La législation nationale devrait préciser les conditions relatives à la transmission des données préalablement à l'entrée et à la sortie du navire. Le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement être bien antérieur au moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions dans le cas où le temps nécessaire au voyage serait plus court à ce principe lorsque cela est nécessaire (par exemple pour les voyages de courte durée).

* Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSA.1/Circ.1409 FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462.

2.1.3bis Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, pour soumettre les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, tenir compte des délais spécifiés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD.

2.1.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la transmission séparée d'une déclaration générale, d'une déclaration de cargaison, de la liste de l'équipage et de la liste des passagers **et du manifeste de marchandises dangereuses** lorsque les éléments de données contenus dans ces documents sont inclus dans les renseignements **transmis préalablement à l'arrivée ou au départ ou dans le manifeste du navire.**

2.1.5 ~~Pratique recommandée Norme.~~ Les pouvoirs publics **doivent** :

- ~~a) élaborer des systèmes permettant de transmettre électroniquement des données préalablement à l'arrivée ou au départ du navire; et~~
- ~~b) envisager la réutilisation ou l'utilisation ultérieure des données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire [dans le cadre des procédures ultérieures] de mainlevée ou de dédouanement des marchandises et de contrôle des passagers lorsque ces données sont requises.~~

B. Contenu et objet des papiers de bord

2.2 Norme. La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les données relatives au navire.

2.2.1 Pratique recommandée. Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie du navire.

2.2.2 Pratique recommandée. Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :

- nom, type et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et coordonnées de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée ~~ou date~~/de départ
- port d'arrivée ~~ou~~/de départ
- ~~emplacement du navire dans le port~~
- besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus
- dernier port d'escale/prochain port d'escale

2.2.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration générale soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3 **Norme.** La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

2.3.1 **Pratique recommandée.** Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :

a) à l'arrivée

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- port de chargement
- port où est rédigée la déclaration
- identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises ou code du Système Harmonisé (SH) s'il est connu*
- numéros des documents de transport de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
- ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
- premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous documents de transport multimodal ou connaissements directs.

b) au départ

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- port de déchargement
- pour les marchandises chargées au port en question : identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises, ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu
- numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.

2.3.2 **Norme.** Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.

* Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1988; elle vise à établir un système de désignation et de codification destiné à être utilisé par les autorités douanières pour désigner des marchandises ou groupes de marchandises aux fins de la tarification douanière et de la collecte de statistiques.

2.3.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration de la cargaison soit datée et signée par le capitaine, l'armateur ayant délivré le document de transport, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3.4 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés dans la Pratique recommandée 2.3.1 et dans la Norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu dans la Norme 2.3.3.

2.3.4.1 **Pratique recommandée.** À titre de variante de la Norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire du document de transport signé ou authentifié comme prévu dans la Norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les données requises et identifiées dans la Pratique recommandée 2.3.1 et la Norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournies par ailleurs et dûment certifiées.

2.3.5 **Norme.** Les pouvoirs publics admettent que les colis non portés au manifeste qui sont en la possession du capitaine ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.

2.4 **Norme.** La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

2.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des provisions de bord soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.5 **Norme.** La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

2.5.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. ~~Les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage appose sa signature ou, s'il ne le peut, une marque distinctive en face de la déclaration relative à ses effets et marchandises. Aux fins~~ de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage signe ou vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative à ses effets personnels.

2.5.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que si ceux-ci ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une exonération des droits ou taxes, ou sont frappés de prohibition ou soumis à des restrictions.

2.6 **Norme.** La liste de l'équipage est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

2.6.1 **Norme.** Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres données que les suivantes :

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- **sexe**
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- État ayant délivré la pièce d'identité
- date d'expiration de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée/de départ
- dernier port d'escale.

2.6.2 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste de l'équipage soit datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.6.3 Inusitée.

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

2.7 **Norme.** La liste des passagers est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives aux passagers, à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

2.7.1 Inusitée.

2.7.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

2.7.3 ~~Pratique recommandée~~ **Norme.** Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient ~~doivent~~ pas exiger d'autres données que les suivantes :

- nom et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- nom de famille
- prénoms
- nationalité

- date de naissance
- lieu de naissance
- **sexe**
- nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage ~~présenté(e) par le passager~~
- numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage
- **État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage présenté(e) par le passager**
- **date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage**
- port d'embarquement
- **numéro de visa, le cas échéant**
- port de débarquement
- port et date d'entrée/de départ du navire
- passager en transit ou non.

2.7.4 **Pratique recommandée.** Une liste établie par l'armateur pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la ~~Pratique recommandée~~ **Norme** 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la Norme 2.7.5.

2.7.5 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste des passagers soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.8 **Norme.** Le manifeste de marchandises dangereuses doit être le document de base qui fournit aux pouvoirs publics des renseignements concernant les marchandises dangereuses.

[2.8.1 **Norme.** Dans le manifeste de marchandises dangereuses, les pouvoirs publics ne doivent pas exiger d'autres renseignements que ceux qui sont indiqués ci-dessous :

- nom du navire
- indicatif d'appel
- numéro OMI
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de chargement
- port de déchargement
- agent maritime
- ~~[numéro de réservation/référence~~ **numéros des documents de transport des marchandises dangereuses à décharger au port en question]**
- marques et numéros
 - **numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s)**
 - **numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)**
- nombre et type de colis
- désignation officielle de transport
- classe
- numéro ONU
- groupe d'emballage
- risque(s) subsidiaire(s)
- point d'éclair (en °C, c.f.)

- polluant marin
- masse (kg) – brute/nette
- fiche de sécurité
- lieu d'arrimage à bord
- renseignements supplémentaires.]

2.9 **Norme.** À l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour les objets postaux, de déclaration écrite autre que celle qui est prescrite par la Convention postale universelle sous réserve que cette dernière soit effectivement présentée. En l'absence d'un tel document, les objets postaux (nombre et poids) devront figurer dans la déclaration de la cargaison.

2.10 **Norme.** La déclaration maritime de santé est le document de base requis par l'autorité sanitaire du port dans lequel figurent les données relatives à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

C. Documents d'entrée

2.11 **Norme.** ~~À l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :~~ Jusqu'à l'expiration de la période transitoire mentionnée dans la Norme 1.3ter, à l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses
- 1 exemplaire de la déclaration maritime de santé
- 1 exemplaire des renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- 1 exemplaire du formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

À l'expiration de la période transitoire mentionnée à la Norme 1.3ter, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure lorsque les moyens de transmission par voie électronique ne sont pas disponibles.

D. Documents de sortie

2.12 **Norme.** ~~Au départ du navire, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :~~ Jusqu'à l'expiration de la période transitoire mentionnée à la Norme 1.3ter, au départ d'un navire du port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses.

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure lorsque les moyens de transmission par voie électronique ne sont pas disponibles.

2.12.1 **Norme.** Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

2.12.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté à cet effet dans ce port.

2.12.3 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, un des exemplaires de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée au port est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé par le capitaine, ou par un officier dûment habilité par le capitaine, ou authentifié d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés, et fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage lors du départ du navire, ou précise qu'aucune modification n'a été apportée en la matière durant le séjour au port du navire.

2.13 **Inusitée.***

E. Escapes successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État

2.14 **Pratique recommandée Norme.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un État, les armateurs ne sont tenus de soumettre les renseignements requis qu'une fois aux pouvoirs publics d'un État. Les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, devraient **doivent** être réduits à un minimum.

F. Établissement des documents

2.15 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés dans la présente Annexe, exception faite de ceux qui sont visés dans la Norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les données sont fournies, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

2.16 **Norme.** Si les pouvoirs publics exigent des documents sous forme imprimée, ils doivent accepter les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

2.16.1 **Norme.** Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification des renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être faite d'une manière qui soit jugée acceptable par les pouvoirs

* — Les numéros de la série 2.13 seront utilisés ultérieurement.

publics concernés et qui facilite la transmission électronique des données par les parties intéressées quel que soit leur lieu de résidence.

2.17 **Norme.** Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage qui sont visés dans le présent chapitre soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

G. Erreurs et modifications dans les documents : sanctions

2.18 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé dans la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents ne soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

2.19 **Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les documents de la présente Annexe les données transmises de la manière prévue dans l'appendice 1 de la présente Annexe, qui a été soit signé par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifié, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements de l'État du port.

2.19bis **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent les modifications apportées aux renseignements déjà soumis conformément aux lois et règlements applicables.

H. Mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent

2.20 **Norme.** Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des armateurs pour que les capitaines des navires qui ont l'intention de faire escale dans les ports à la seule fin d'y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessés et nécessitent un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité des personnes.

2.21 **Norme.** Les pouvoirs publics informent le capitaine par radio chaque fois que cela est possible et en tout état de cause par les voies les plus rapides dont ils disposent, avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.

2.22 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics accordent une priorité de mise à quai si l'état de la personne malade ou l'état de la mer ne permettent pas un débarquement en toute sécurité dans la rade ou aux abords du port.

2.23 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent normalement pas les documents mentionnés dans la Norme 2.1, à l'exception de la déclaration maritime de santé et de la déclaration générale, si cette dernière est indispensable. Les pouvoirs publics dans ce cas acceptent qu'il soit dérogé aux délais impartis pour la présentation des documents.

2.24 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, ce document ne doit pas contenir de données autres que ceux qui sont indiquées dans la Pratique recommandée 2.2.2 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.

2.25 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics appliquent des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire avant le débarquement de personnes malades ou de blessés, le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur ces mesures de contrôle.

2.26 **Norme.** Lorsque des garanties ou des engagements doivent être fournis en ce qui concerne le paiement des frais de traitement ou, en définitive, de transport ou de rapatriement des personnes intéressées, le traitement médical d'urgence ne doit être ni ajourné ni retardé pendant que les garanties ou engagements sont obtenus.

2.27 **Norme.** Le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur toutes les mesures de contrôle applicables par les pouvoirs publics aux personnes malades ou aux blessés qui sont débarqués.

Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes

Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.

A. *Conditions et formalités d'arrivée et de départ*

3.1 **Norme.** Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

3.1.1 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient, autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.

3.2 **Norme.** Les pouvoirs publics prennent des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne sont contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

3.3 **Norme.** Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics doivent, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

3.3.1 **Norme.** Chaque Gouvernement contractant veille à ce que les pouvoirs publics saisissent les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux en la possession de personnes non admissibles. Ces documents sont retirés de la circulation et renvoyés aux autorités compétentes lorsque cela est possible. En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie une personne non admissible émet une lettre explicative* et y joint une photocopie des faux documents de voyage, s'ils sont disponibles, ainsi que tout autre renseignement important. La lettre explicative et la pièce jointe sont remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Cette lettre servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial.

3.3.2 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent accepter aux fins de vérification une personne qui a été refoulée de son point de débarquement après avoir été jugée non admissible si cette personne avait embarqué alors qu'elle se trouvait sur leur territoire. Les Gouvernements contractants ne doivent pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

3.3.3 **Norme.** Avant l'acceptation des passagers et de l'équipage en vue d'examiner s'ils peuvent être admis sur le territoire de l'État, leur garde et leur traitement demeurent la responsabilité de l'armateur.

3.3.4 **Pratique recommandée.** Après l'acceptation, sous condition ou non, des passagers et de l'équipage aux fins de vérification et si les personnes concernées sont sous le contrôle physique des pouvoirs publics, ces derniers devraient assumer la responsabilité de leur garde

* Un modèle de lettre explicative figure à l'appendice 2.

et de leur traitement jusqu'à ce qu'elles soient admises à entrer ou soient jugées non admissibles.

3.3.5 Norme. L'obligation incombant à un armateur de transporter une personne hors du territoire d'un État cesse dès que cette personne est effectivement admise dans cet État.

3.3.6 Norme. Lorsqu'une personne est jugée non admissible, les pouvoirs publics informent, sans retard indu, l'armateur et le consultent au sujet des dispositions à prendre en vue de son renvoi. L'armateur prend à sa charge les frais du séjour et du renvoi d'une personne non admissible et, lorsque cette personne est replacée sous la garde de l'armateur, celui-ci se charge d'en effectuer rapidement le renvoi :

- dans le pays d'embarquement; ou
- à tout autre endroit où elle peut être admise.

3.3.7 Norme. Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent, dans la mesure du possible, coopérer pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas.

3.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux qui figurent dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec ceux-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe.

3.5 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe, devraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la Pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie. Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

3.6 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants :

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro et date d'expiration du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexe
- adresse au lieu de destination
- signature.

3.7 **Norme.** Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre la fièvre jaune, les pouvoirs publics acceptent le certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.

3.8 **Pratique recommandée.** L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par des maladies quaranténaires, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.

3.9 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

3.9.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées de préférence par des moyens automatisés pour faciliter l'examen.

3.9.2 **Pratique recommandée.** Lorsque le contrôle des bagages accompagnés des passagers, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.

3.10 **Norme.** Un passeport ou une pièce d'identité délivré(e) conformément aux conventions pertinentes de l'OIT ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

3.10.1 **Norme.** Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants :

- nom de famille
- prénoms
- sexe
- date et lieu de naissance
- nationalité
- signalement
- photographie d'identité (certifiée)
- signature
- date d'expiration (le cas échéant)
- autorité publique ayant délivré le document.

3.10.2 **Norme.** Lorsqu'un marin doit se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passager, par un moyen quelconque de transport :

- a) pour rejoindre son navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre son navire dans un autre pays, ou retourner dans son pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question, les pouvoirs publics acceptent la pièce

d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

3.10.3 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient normalement ne pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage, pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages

3.11 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires et/ou de l'administration portuaire, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages, et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants, en veillant particulièrement aux dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage. Ces dispositions et ces installations devraient être assez souples et pouvoir être développées de manière à répondre aux besoins découlant du renforcement des mesures de sûreté ~~qui s'impose en cas de menace accrue~~ qu'imposent des niveaux de sûreté plus élevés.

3.11.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient :

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que :
 - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
 - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés; et
 - iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;
- b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions :
 - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux; et
 - ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.

3.11.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, afin d'assurer le prompt déroulement des formalités, envisager d'adopter le système du double circuit* pour le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules routiers privés.

* Il convient de se reporter à la pratique recommandée 11 et à l'appendice II de l'Annexe F3 de la Convention de Kyoto.

3.12 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions voulues pour favoriser l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à :

- a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;
- b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage; et
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

3.13 **Pratique recommandée.** Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées, il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.

3.14 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des personnes présentes à bord des navires afin de vérifier si elles sont admissibles dans l'État.

3.15 **Norme. Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas infliger des amendes déraisonnables ou disproportionnées aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'État.

3.15.1 **Norme.** Les pouvoirs publics encouragent les armateurs à prendre des précautions au point d'embarquement en vue de s'assurer que les passagers sont en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par l'État d'accueil ou l'État de transit.

3.15.2 **Norme.** Lorsqu'une personne est jugée non admissible et qu'elle est renvoyée hors du territoire de l'État, l'armateur ne doit pas être empêché de recouvrer auprès de cette personne les frais qui pourraient résulter de sa non-admissibilité.

3.15.3 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient imposer d'utiliser, ou lorsque cette question échappe à leur juridiction, devraient recommander aux parties intéressées de leur pays d'utiliser, dans les gares maritimes et à bord des navires, des signaux et symboles normalisés à l'échelon international qui aient été mis au point ou adoptés par l'Organisation en collaboration avec d'autres organisations internationales compétentes et qui soient, dans toute la mesure du possible, communs à tous les modes de transport, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international.

C. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés

3.16 **Pratique recommandée.** Des mesures devraient être prises pour s'assurer que toutes les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité sont aisément compréhensibles pour les malentendants et les malvoyants.

3.17 **Pratique recommandée.** Des emplacements réservés pour déposer ou accueillir des passagers âgés ou handicapés à la gare maritime devraient être situés à proximité immédiate des entrées principales. Ils devraient être clairement signalés par des marques appropriées. Les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

3.18 **Pratique recommandée.** Lorsque l'accès aux transports publics est limité, tous les efforts devraient être faits pour offrir des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables, en adaptant les services existants ou prévus ou en offrant des services de transport spéciaux aux passagers qui ont une incapacité motrice.

3.19 **Pratique recommandée.** Des installations appropriées devraient être prévues dans les gares et à bord des navires, selon qu'il convient, pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.

D. Octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers

3.20 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par ~~radio~~ **des moyens électroniques** à un navire en croisière, lorsque, compte tenu des renseignements fournis par celui-ci avant l'entrée au port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire.

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

3.22 **Norme.** Il ne doit être exigé de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets et marchandises de l'équipage d'un navire en croisière qu'au premier port d'escale dans un pays.

3.23 **Norme.** Les passagers en croisière doivent toujours rester en possession de leur passeport ou autres pièces officielles d'identité.

3.24 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être tenus d'obtenir un visa si leur navire effectue ~~au port~~ un séjour de moins de 72 heures **dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant**, sauf dans des conditions particulières définies par les pouvoirs publics intéressés.

3.25 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent pas subir de retard inutile du fait de l'application de mesures de contrôle par les pouvoirs publics.

3.26 **Norme.** D'une manière générale, les services publics responsables du contrôle de l'immigration ne doivent pas interroger les passagers en croisière, sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de vérification d'identité et d'admissibilité.

3.27 **Norme.** Lorsqu'un navire en croisière touche successivement plusieurs ports d'un même pays, les passagers ne doivent en général être soumis à des formalités par les pouvoirs publics qu'aux premier et dernier ports.

3.28 **Pratique recommandée.** Pour accélérer le débarquement, les passagers en croisière devraient, dans la mesure du possible, subir les formalités d'entrée à bord du navire et avant l'arrivée au lieu de débarquement.

3.29 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays devraient bénéficier des mêmes facilités que ceux qui débarquent et rejoignent leur navire dans le même port.

3.30 **Pratique recommandée.** La déclaration maritime de santé devrait être la seule formalité sanitaire imposée aux passagers en croisière.

3.31 **Norme.** Lors du séjour du navire au port, les provisions de bord exonérées de droits de douane demeurent à la disposition des passagers en croisière à bord du navire.

3.32 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent normalement pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Toutefois, dans le cas d'articles sur lesquels les droits de douane et autres taxes et droits sont élevés, une déclaration écrite et une garantie peuvent être exigées.

3.33 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être soumis à un contrôle des devises.

3.34 **Norme.** Il ne doit pas être exigé de cartes d'embarquement ou de débarquement des passagers en croisière.

3.35 Inusitée.

E. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit

3.36 **Norme.** Un passager en transit qui ne descend pas du navire à bord duquel il est arrivé et repartira ne doit normalement pas être soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics, ~~sauf pour des raisons de sûreté ou~~ dans des cas exceptionnels déterminés par les pouvoirs publics concernés.

3.37 **Pratique recommandée.** Un passager en transit devrait être autorisé à conserver son passeport ou tout autre document d'identité.

3.38 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui reste à bord du navire où il se trouvait lorsqu'il est arrivé et repart à bord de ce navire ne devrait pas être tenu de remplir une carte de débarquement/d'embarquement.

3.39 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port, sous réserve des conditions exigées par les pouvoirs publics en matière d'admissibilité et de visa.

3.40 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être dispensé de visa, sauf dans les cas particuliers fixés par les pouvoirs publics intéressés.

3.41 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être normalement dispensé de fournir une déclaration écrite aux douanes.

3.42 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui quitte le navire dans un port et embarque à bord du même navire dans un port différent du même pays devrait bénéficier des mêmes facilités qu'un passager qui arrive et repart à bord du même navire dans le même port.

F. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques

3.43 **Pratique recommandée.** Un navire utilisé à des fins scientifiques transporte à son bord un personnel nécessairement affecté à la mission scientifique qui fait l'objet du voyage. S'il est ainsi identifié, ce personnel devrait bénéficier de facilités au moins aussi favorables que celles qui sont accordées aux membres de l'équipage du navire.

G. Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre

3.44 **Norme.** Les étrangers Les membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics n'aient pas de raison de refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public. L'autorisation de se rendre à terre est accordée d'une manière qui exclut toute discrimination pour des raisons de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinions politiques ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel les membres de l'équipage sont employés, sont engagés ou travaillent.

3.44bis **Norme.** Dans le cas où l'autorisation de descendre à terre est refusée, les pouvoirs publics compétents doivent communiquer les motifs de ce refus au marin concerné et au capitaine. Si le marin concerné ou le capitaine le demande, ces motifs doivent être communiqués par écrit.

3.45 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à se rendre à terre.

3.46 **Pratique recommandée.** Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

3.47 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à se rendre à terre.

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils se rendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énumérés dans la Norme 3.10.

3.49 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser le navire à se rendre directement à son poste de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part.

Chapitre 4 – Passagers clandestins

A. Principes généraux

4.1 **Norme.** Les dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et le Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.*

4.2 **Norme.** Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs et leurs représentants, ainsi que les capitaines de navires, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne soient tenus de rester indéfiniment à bord des navires à l'issue d'un délai raisonnable.

B. Mesures préventives

4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port

4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux

4.3.1.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent s'assurer que l'infrastructure, et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté, qui sont destinées à empêcher les personnes tentant de monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires, sont mises en place dans tous leurs ports et qu'elles ont été mises au point compte tenu de la dimension du port et du type de cargaison qui y est chargée. Cela devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les armateurs et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.

4.3.1.2 **Pratique recommandée.** Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient comprendre, entre autres, selon les besoins, les éléments suivants : être au moins équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent de la section B/16 du Code ISPS.

- a) ~~des patrouilles régulières dans les zones portuaires;~~
- b) ~~la mise en place d'installations de stockage spécifiques pour les cargaisons auxquelles les passagers clandestins peuvent accéder facilement et la surveillance continue des personnes et des cargaisons entrant dans ces zones;~~
- c) ~~l'inspection des entrepôts et des zones de stockage des marchandises;~~
- d) ~~la fouille de la cargaison, dans les cas où la présence de passagers clandestins est manifeste;~~

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

- e) ~~la coopération entre les pouvoirs publics, les armateurs, les capitaines de navires et les autorités compétentes à terre lors de la mise au point des dispositions opérationnelles;~~
- f) ~~la coopération entre les autorités portuaires et les autres autorités compétentes (par exemple les services de police, des douanes et d'immigration) en vue d'empêcher le trafic des personnes;~~
- g) ~~l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre opérant dans les ports nationaux, en vue de garantir que seul le personnel autorisé par ces entités participe aux opérations d'arrimage/de désarrimage ou de chargement/déchargement des navires ou autres opérations liées au séjour des navires au port;~~
- h) ~~l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre, en vue de garantir que le personnel qui a accès au navire peut être facilement identifié et qu'il existe une liste des personnes susceptibles de devoir monter à bord du navire dans le cadre de leurs fonctions; et~~
- i) ~~l'encouragement des arrimeurs et autres personnes travaillant dans la zone portuaire à signaler aux autorités portuaires la présence de toutes les personnes qui ne sont apparemment pas autorisées à se trouver dans la zone portuaire.~~

4.3.2 Armateur/capitaine du navire

4.3.2.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des armateurs et ~~de leurs représentants dans le port~~ des capitaines, ainsi que des autres personnes responsables qu'ils aient mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord du navire, et à défaut, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, permettra de les découvrir avant que le navire ne quitte le port.

4.3.2.2 Pratique recommandée. Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, **les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté du navire devraient comprendre au moins les mesures préventives suivantes être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/9 du Code ISPS :**

- ~~toutes les portes, écoutilles et moyens d'accès à des cales ou des magasins qui ne sont pas utilisés pendant le séjour du navire au port devraient être fermés à clé;~~
- ~~les points d'accès au navire devraient être limités au nombre minimum et être adéquatement protégés;~~
- ~~les zones du navire situées du côté de la mer devraient être adéquatement protégées;~~
- ~~un service adéquat de garde pont devrait être assuré;~~
- ~~les membres de l'équipage ou, avec l'accord du capitaine du navire, d'autres personnes devraient, dans la mesure du possible, tenir la liste des personnes qui montent à bord et qui descendent du navire;~~

~~des moyens de communication adéquats devraient être assurés; et~~

~~pendant la nuit, un éclairage adéquat devrait être assuré à bord du navire et le long de la coque.~~

4.3.2.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger que, lorsqu'ils quittent un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, les navires autorisés à battre leur pavillon, à l'exception des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique, en accordant la priorité aux endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher **compte tenu du type de navire et de ses opérations**. Les méthodes de fouille risquant de nuire aux passagers clandestins cachés ne doivent pas être utilisées.

4.3.2.4 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou ne soit hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que **cela est possible dans la pratique** en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché.

4.3.3 Sanctions nationales

4.3.3.1 **Norme.** Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants doivent ~~conformément à incorporer dans leur législation nationale des moyens de droit leur permettant de poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et les personnes qui les ont aidés à accéder aux navires et toute personne ou compagnie qui a prêté assistance à un passager clandestin ou un passager clandestin potentiel avec l'intention de faciliter son accès à la zone portuaire, à un navire, à une cargaison ou à des conteneurs.~~

C. *Traitement du passager clandestin à bord du navire*

4.4 Principes généraux – Traitement humain

4.4.1 **Norme.** Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités conformément aux principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la Norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin.

4.4.2 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger que les **capitaines des navires** autorisés à battre leur pavillon prennent les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté pendant qu'il est à bord, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats.

4.5 Travail à bord

4.5.1 **Norme.** Il ne doit pas être ~~demandé~~ **permis** à des passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas de situation d'urgence ou pour ce qui est des tâches en rapport avec leur logement et **leur couvert** à bord.

4.6 Interrogatoire et notification par le **capitaine du navire**

4.6.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger des **capitaines de navires** qu'ils ~~s'efforcent par tous les moyens~~ **prennent des mesures réalistes pour** déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port

dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués à l'armateur, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et, si nécessaire, aux à tous les ports d'escale suivants, s'il y a lieu.

4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, le capitaine du navire devrait utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 3.

4.6.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines de navires autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à sa sécurité.

4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale

4.7.1 Pratique recommandée Norme. Les pouvoirs publics devraient doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin dont ils sont informés au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

D. Modification du voyage prévu

4.8 Norme. Les pouvoirs publics doivent demander instamment à tous les armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de donner pour instructions aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin découvert à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel le passager clandestin a embarqué, à moins :

- que les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est dérivé aient autorisé le débarquement du passager clandestin; ou
- que le rapatriement dans un autre pays ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- que des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire le justifient ou que des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu aient échoué et qu'un changement de route soit nécessaire pour éviter que le passager clandestin ne reste à bord longtemps.

E. Débarquement et retour d'un passager clandestin

4.9 État dans lequel se trouve le premier port d'escale d'après le plan de voyage

4.9.1 Norme. Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent et feront tout leur possible pour collaborer avec les parties prenantes au règlement du problème.

4.9.2 Norme. Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont

été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.

4.9.3 **Norme.** ~~Lorsqu'il y a lieu et conformément à la législation nationale,~~ Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que l'armateur pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de ~~l'appréhender le garder à bord à l'arrivée~~ du navire ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de ~~l'appréhender le garder à bord~~ du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :

- un cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou
- la présence à bord du passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage ou celle du passager clandestin.

4.10 Ports d'escale suivants

4.10.1 **Norme.** Lorsque le débarquement d'un passager clandestin n'a pas pu avoir lieu dans le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin, les pouvoirs publics des ports d'escale suivants doivent envisager son débarquement conformément aux Normes 4.9.1, 4.9.2 et 4.9.3.

4.11 État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir

4.11.1 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément au droit international, accepter le retour des passagers clandestins jouissant pleinement du statut de national/citoyen ou accepter le retour des passagers clandestins qui, d'après leur législation nationale, ont le droit de s'établir dans cet État.

4.11.2 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État. ~~Chaque fois que possible, l'ambassade locale, le consulat ou une autre représentation diplomatique du pays de la nationalité du passager clandestin sera tenue d'aider à vérifier la nationalité du passager clandestin et à lui délivrer un document de voyage provisoire.~~

4.12 État d'embarquement

4.12.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État, lorsqu'il a été établi à leur satisfaction que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, doivent accepter d'interroger les passagers clandestins renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

4.12.2 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins potentiels sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter le débarquement des passagers clandestins potentiels et des passagers clandestins qui ont été découverts à bord du navire alors que ce dernier se trouvait encore dans les eaux territoriales de cet État ou, si cela est prévu par la législation nationale dudit État, dans la zone relevant de la juridiction de ses services d'immigration. Aucune sanction ne doit être imposée à l'armateur et aucune somme ne doit être exigée de lui pour couvrir les frais de détention ou de renvoi.

4.12.3 **Norme.** Lorsqu'un passager clandestin potentiel n'a pas été débarqué au port d'embarquement, il doit être traité comme un passager clandestin conformément aux règles du présent chapitre.

4.13 État du pavillon

4.13.1 **Norme.** Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent apporter leur aide et leur collaboration au capitaine/à l'armateur ou aux pouvoirs publics des ports d'escale pour :

- identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité;
- intervenir auprès des pouvoirs publics compétents pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion; et
- prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin.

4.14 Retour des passagers clandestins

4.14.1 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants, ou bien un document de voyage approprié accepté par les pouvoirs publics concernés. Cette lettre de couverture autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.

4.14.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de son statut. En outre, les pouvoirs publics des pays par lesquels des passagers clandestins doivent transiter pendant leur retour devraient autoriser, le transit par leurs ports et aéroports, sous réserve des visas normalement exigés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale, le transit des passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement.

4.14.3 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un État du port a refusé le débarquement d'un passager clandestin, cet État devrait notifier sans retard excessif à l'État du pavillon du navire à bord duquel se trouve le passager clandestin les raisons motivant ce refus.

4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins

4.15.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert ~~ou son représentant~~, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin **et de tous frais additionnels liés à l'établissement de documents** pour le passager clandestin, si l'armateur doit assumer ces frais. De plus, les pouvoirs publics devraient, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, **coopérer avec l'armateur** afin de limiter ces frais au strict minimum, s'ils sont à la charge de l'armateur.

4.15.2 **Pratique recommandée.** La période pendant laquelle les armateurs sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devrait être aussi courte que possible.

4.15.3 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les sanctions imposées aux navires lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et lorsqu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire.

4.15.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les autres sanctions qui pourraient être applicables, lorsque les armateurs ont coopéré avec les services de contrôle à la satisfaction de ces services en prenant des mesures visant à éviter le transport de passagers clandestins.

Chapitre 5 – Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles

Le présent chapitre contient les dispositions relatives aux formalités que les pouvoirs publics imposent à l'armateur, à son agent ou au capitaine du navire.

A. Dispositions générales

5.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, ~~et des autorités portuaires, et des installations et terminaux portuaires,~~ veiller à ce ~~se~~ s'assurer que la durée d'immobilisation au port ~~soit~~ est réduite au strict minimum et, ~~à cette fin,~~ prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations. ~~Ils~~ et devraient réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires, y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement, le chargement, le déchargement et l'entretien courant, ainsi que les mesures de sûreté connexes. Ils devraient également prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leurs cargaisons puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

5.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, ~~et des autorités portuaires, et des installations et terminaux portuaires,~~ veiller à ce ~~se~~ s'assurer que des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations ~~soient~~ sont prises en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai : déchargement, autorisation des pouvoirs publics et, s'il y a lieu, ~~zones franches, installations de stockage,~~ entreposage ou ~~réexpédition~~ poursuite du transport. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre ~~la zone franche, les installations d'entreposage et~~ le magasin de marchandises et la zone des pouvoirs publics, qu'il convient de situer l'un et l'autre à proximité des quais, ~~et des appareils d'acheminement devraient être mis en place partout où cela est possible avec,~~ chaque fois que possible, un accès facile et des moyens de transfert et une infrastructure.

5.3 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou exploitants de terminaux maritimes de chargement à équiper ces terminaux d'installations d'entreposage pour cargaisons spéciales (par exemple objets de valeur, marchandises périssables, dépouilles humaines, matières radioactives et autres marchandises dangereuses, animaux vivants, etc.). Les zones de ces terminaux dans lesquelles sont entreposés, avant expédition par mer ou importation, des marchandises diverses, ~~des cargaisons spéciales et des objets postaux devraient être protégées en permanence~~ appliquer des mesures de contrôle de l'accès au moins équivalentes à celles qui sont décrites dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS ~~par des personnes non autorisées.~~

5.3**bis** **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger que le minimum de données nécessaire pour identifier la cargaison qui doit être entreposée avant sa mainlevée ou sa réexportation ou son importation et devraient utiliser à cette fin, chaque fois qu'ils sont disponibles, les renseignements figurant dans la déclaration préalable à l'arrivée.

5.4 **Norme.** Un Gouvernement contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'exportation, d'importation et de transbordement pour certains types de marchandises doit prévoir des formalités simples qui permettent d'obtenir et de faire renouveler rapidement ces licences ou permis.

5.5 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un chargement pourrait, de par sa nature, attirer l'attention de différents services chargés de contrôles - douaniers, vétérinaires, ou sanitaires, par exemple - les Gouvernements contractants devraient habiliter le service des douanes ou l'un des autres services à procéder aux formalités requises ou, lorsque cela n'est pas possible, à prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ces formalités inspections sont accomplies simultanément au même endroit et en un minimum de temps et, chaque fois que possible, le sont après coordination avec la partie qui a la garde du chargement.

5.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir des procédures simplifiées pour assurer le déroulement rapide des formalités concernant les colis de cadeaux privés et les échantillons commerciaux dont la valeur ou la quantité ne dépasse pas un certain chiffre, qui devrait être fixé à un niveau aussi élevé que possible.

B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison

5.7 **Norme.** Les pouvoirs publics, sous réserve de toutes interdictions ou restrictions nationales et de toutes mesures nécessaires pour la sûreté des ports et la répression du trafic de stupéfiants, accordent la priorité du dédouanement aux animaux vivants, aux marchandises périssables et aux autres chargements de nature urgente.

5.7.1 **Pratique recommandée.** Afin de sauvegarder la qualité des marchandises en attente de dédouanement, les pouvoirs publics devraient prendre, en liaison avec toutes les parties intéressées, toutes les dispositions pour permettre au port un stockage rationnel et fiable des marchandises.

5.8 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient faciliter l'admission temporaire de matériel spécialisé de manutention de la cargaison arrivant à bord de navires et utilisé à terre dans les ports pour charger, décharger et manutentionner la cargaison.

5.9 **Inusité Réserve.**

5.10 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient instituer des procédures pour l'accomplissement des formalités concernant la cargaison qui soient fondées sur les dispositions pertinentes et les directives connexes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée).

5.10.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient adopter envisager d'introduire pour les personnes agréées des procédures simplifiées qui permettent :

- a) d'octroyer la mainlevée des marchandises sur la base de la communication des données minimales nécessaires à l'identification des marchandises, ainsi qu'à l'identification et à l'évaluation précises des risques ayant trait à des aspects tels que la santé, la sécurité et la sûreté, et d'établir par la suite la déclaration finale des marchandises;
- b) le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou dans un autre lieu désigné par les pouvoirs publics compétents; et
- c) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées au cours d'une période donnée lorsque les marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

5.11 **Norme.** Les pouvoirs publics maintiennent les inspections physiques au minimum nécessaire pour garantir le respect de la législation applicable.

5.12 **Pratique recommandée.** Dans la mesure où ils disposent de ressources suffisantes, les pouvoirs publics devraient mener, sur la base d'une requête valable, des inspections physiques de la cargaison, lorsque cela est nécessaire, à l'emplacement où elle est chargée dans son moyen de transport et, pendant le chargement, soit sur le quai, soit, dans le cas d'une charge unitaire, à l'emplacement où le conteneur est chargé empoté et scellé.

5.13 **Norme.** Les pouvoirs publics veillent à ce que la collecte de données statistiques requise ne nuise pas sensiblement à l'efficacité du commerce maritime.

5.14 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient utiliser les systèmes d'échange électronique de renseignements pour obtenir des renseignements et accélérer et simplifier l'accomplissement des formalités d'entreposage, de dédouanement et de réexportation.

5.14.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'apurer de terminer rapidement les titres ou déclarations de transit couvrant les marchandises en provenance d'un autre État et en attente d'embarquement.

C. Conteneurs et palettes

5.15 **Norme.** À condition que cela soit conforme Conformément à leurs législations respectives, les pouvoirs publics doivent autoriser l'admission temporaire de conteneurs et de palettes et d'équipement pour conteneur et accessoires qui sont fixés au conteneur ou sont transportés séparément, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances et faciliter leur utilisation dans le trafic maritime.

5.16 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée dans la Norme 5.15, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs, et les palettes, et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé. Cette déclaration peut se faire sous la forme d'une déclaration orale ou tout autre acte jugé acceptable par les pouvoirs publics.

5.17 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent les conteneurs, et les palettes, et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui entrent dans le territoire d'un État en vertu des dispositions de la Norme 5.15 à quitter les limites du port d'arrivée pour permettre le dédouanement des marchandises importées et/ou le chargement des marchandises destinées à l'exportation en simplifiant les procédures de contrôle et en réduisant au minimum les documents.

5.18 **Norme.** Les Gouvernements contractants autorisent l'admission temporaire d'éléments pour conteneurs sans percevoir de droits de douane, ni d'autres taxes et redevances lorsque ces éléments sont nécessaires pour la réparation de conteneurs déjà admis en vertu de la Norme 5.15.

D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu

5.19 **Norme.** Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude

que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.

5.20 **Norme.** Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargé dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent son rechargement ou son acheminement ~~sa réexpédition~~ à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises dangereuses, prohibées ou soumises à restriction.

E. Limitation de la responsabilité de l'armateur

5.21 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le document de transport ou la copie de celui-ci, à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.22 **Norme.** Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.23 **Norme.** L'armateur est tenu de fournir les données concernant l'entrée ou la sortie des marchandises dont il a connaissance au moment où il transmet ces données et qui figurent dans le document de transport qui atteste du connaissance. Ainsi, l'armateur peut fonder sa transmission sur les données fournies par le client de son chargeur, à moins que l'armateur ait des raisons de penser que les données fournies ne sont pas véridiques.

5.24 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient appliquer des règles en vertu desquelles la personne qui établit et passe un contrat avec une partie (par exemple, un groupeur de fret, un transitaire ou un armateur) pour transporter un chargement par mer jusqu'au territoire d'un autre État, doit fournir à cette partie des renseignements complets et exacts sur ce chargement.

Chapitre 6 – Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires

6.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions pertinentes de ce règlement aux transports maritimes internationaux.

6.2 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 85 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce règlement.

6.3 **Pratique recommandée.** Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou de produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.

6.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, ~~chaque fois que cela est possible,~~ accorder la libre pratique ~~par radio~~ par des moyens électroniques à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

6.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans tarder ~~par radio~~ par des moyens électroniques à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

6.5 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des modèles de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination pour en assurer l'acceptation uniforme.

6.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

6.7 **Norme.** Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

6.8 **Pratique recommandée.** Afin notamment de garantir l'efficacité du trafic maritime, Les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires.

6.9 **Norme.** Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté doivent, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque État.

6.10 **Norme.** Sauf en cas d'urgence constituant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est ni infecté ni suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son avitaillement, ou de prendre à bord du combustible ou des carburants et de l'eau potable.

6.11 **Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantentaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les États intéressés et lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de certification au moment du déchargement.

Chapitre 7 – Dispositions diverses

A. *Soumissions et autres formes de garantie*

7.1 **Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'État, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

B. *Services dans les ports*

7.2 **Pratique recommandée.** Les services habituels des pouvoirs publics dans un port devraient être fournis gratuitement pendant les heures normales de service. Les pouvoirs publics devraient établir, pour leurs services portuaires, des heures normales de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

7.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsqu'ils sont prêts à partir et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

7.4 **Norme.** L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un ~~certificat de dératisation ou d'exemption de dératisation~~ **certificat de contrôle sanitaire du navire ou certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire** Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'État intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

7.5 **Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la Pratique recommandée 7.2, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

7.6 **Norme.** Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

7.7 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire,

lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second État.

C. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle

7.8 **Norme.** Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins :

- d'activités de secours en cas de catastrophe;
- de sauvetage des personnes en détresse en mer afin de mettre ces personnes en lieu sûr;
- de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci; ou
- d'autres opérations d'urgence destinées à renforcer la sécurité en mer, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

7.9 **Norme.** Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées dans la Norme 7.8.

7.10 **Norme.** Les pouvoirs publics prévoient un dédouanement rapide pour le matériel spécialisé nécessaire à la mise en œuvre des mesures de sûreté.

D. Commissions nationales de simplification des formalités

7.11 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait ~~lorsqu'il juge qu'une telle mesure est nécessaire et appropriée,~~ envisager d'établir, en étroite coopération avec le secteur maritime, un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente Annexe et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

7.12 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en œuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international ainsi qu'avec les autorités portuaires, les installations et terminaux portuaires et les armateurs.

APPENDICE 1

DÉCLARATION GÉNÉRALE
(Formulaire FAL 1 de l'OMI)

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

Réservé à l'administration

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

		Arrivée	Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI		
4.3 Indicateur d'appel		1.3 Numéro du voyage		
2. Port où est établie la déclaration		3. État du pavillon du navire		
4. Nom du capitaine		5. Port de chargement/port de déchargement		
Connaissance No*	6. Marques et numéros	7. Nombre et nature des colis; description des marchandises ou, s'il est disponible, le code du Système harmonisé (SH)	8. Poids brut	9. Dimensions
10. Date et signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisé				

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

LISTE DE L'ÉQUIPAGE
(Formulaire FAL 5 de l'OMI)

					Arrivée				Départ				Page No
1.1 Nom du navire					1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel			1.4 Numéro du voyage		
2. Port d'arrivée/de départ					3. Date d'arrivée/de départ			4. État du pavillon du navire			5. Dernier port d'escale		
6. No	7. Nom de famille, prénoms	8. Prénoms	9. Grade ou fonction	10. Nationalité	11. Date et lieu de naissance	12. Lieu de naissance	13. Sexe	14. Nature et numéro de la pièce d'identité	15. Numéro de la pièce d'identité	16. État ayant délivré la pièce d'identité	17. Date d'expiration de la pièce d'identité		
18. Date et signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisé													

[MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(Formulaire FAL 7 de l'OMI)

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

1.1 Nom du navire : 1.2 Numéro OMI : 1.3 Indicatif d'appel : 1.4 Numéro du voyage :				2. État du pavillon du navire :			18.1 Nom du capitaine :			
				3. Port de chargement ou port de déchargement :			19.1 Agent maritime :			
4. Document de transport No (Connaissance No)	5. Expéditeur (SH), Destinataire (CO), Titulaire de la cargaison (TH)	6. Marques et numéros (MN), No(s) d'identification des conteneurs (CN), No(s) d'immatriculation des véhicules (VN)	7. Quantité et type de colis	8. Désignation officielle de transport 9. No ONU	10. Groupe d'emballage	11. Classe (CL), 12. Risque(s) subsidiaire(s) (SR), 13. Point d'éclair (en °C, c.f.) (FP), 14. FS (ES)	15. Polluant marin	16. Masse (kg) Brute/Net te	17. Position d'arrimage à bord	18. Port de déchargement ou port de chargement
19. Renseignements supplémentaires										
20.1 Nom et signature du capitaine : (Signature inutile pour le message électronique)						21.1 Agent maritime et signature de l'agent : (Signature inutile pour le message électronique)				
20.2 Lieu et date (de la signature ou de l'envoi du message électronique)						21.2 Lieu et date (de la signature ou de l'envoi du message électronique)				

]

ANNEXE 2

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

Ouverture de la session et élection du Président et du Vice-président pour 2016

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

Révision approfondie de la Convention FAL

Application du principe du guichet unique

Prescriptions relatives à l'accès électronique aux certificats et documents, y compris aux registres, devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents

Examen et analyse des rapports et renseignements sur les migrants illégaux et les passagers clandestins

Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer

Directives sur la cybersécurité maritime

Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage

Examen de la publication conjointe OMI/OACI consacrée aux signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes

Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime

Relations avec d'autres organisations

Application des Directives du Comité

Programme de travail

Élection du Président et du Vice-président pour 2017

Divers

ANNEXE 3

COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ
DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat escompté	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	Bilan de la seconde année	Références
1.1.1.1	Coopérer avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes	Travaux annuels	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC/III		Travaux achevés	
1.1.2.1	Coopérer avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes	Travaux annuels	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés	
3.4.1.1	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT	Travaux continus	TCC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travail continu	
3.5.1.1	Identification des priorités thématiques dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, de la protection de l'environnement, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime	Travaux annuels	TCC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux achevés	

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat escompté	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	Bilan de la seconde année	Références
3.5.1.2	Contribution au PICT pour les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement	2015	TCC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux achevés	
4.0.1.3	Approbation des propositions de résultats escomptés pour 2014-2015 acceptées par les Comités	Travaux annuels	Conseil		MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés	C 112/D, paragraphes 8.1 et 8.2 i)
4.0.2.1	Approbation de mesures visant à mettre au point, entretenir et moderniser les systèmes d'information et de directives connexes (GISIS, sites Web, etc.)	Travaux continus	Conseil		MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC/III		Travail continu	C 112/D, paragraphes 8.3 vii) et 8.3 ix)
4.0.5.1	Révision des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail des Comités, selon qu'il convient	2015	Assemblée	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés	
5.1.2.2	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	2014	MSC/FAL	NCSR	III		Travaux reportés	MSC 84/24, paragraphe 22.25
5.2.1.31	Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage	2015	FAL				Travaux reportés	FAL 38/15, paragraphe 8.16
8.0.1.1	Révision approfondie de la Convention FAL	2015	FAL				Travaux reportés	
8.0.2.1	Examen et analyse des rapports et renseignements sur les migrants illégaux	Travaux annuels	MSC/FAL				Travaux achevés	

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat escompté	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	Bilan de la seconde année	Références
8.0.3.1	Prescriptions relatives à l'accès électronique aux certificats et documents, y compris aux registres, devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents	2015	FAL		MSC/LEG/III/MEPC		Travaux reportés	

ANNEXE 4

PROPOSITIONS RELATIVES AU PLAN D'ACTION DE HAUT NIVEAU DE L'ORGANISATION ET AUX PRIORITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2016-2017 INTÉRESSANT LES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS*

No**	Mesures de haut niveau	No**	Résultats escomptés pour 2016–2017
1.1.1	Coopérer avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun	1.1.1.1	Coopérer avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes
1.1.2	Coopérer avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes	1.1.2.1	Coopérer avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes
1.3.3	Promouvoir des mesures de facilitation		NOUVEAU RÉSULTAT: Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes
3.4.1	Identifier les besoins nouveaux des États en développement en général, et, en particulier, les besoins des petits États insulaires en développement et des pays les moins avancés en matière de développement	3.4.1.1	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT
3.5.1	Examiner les programmes de coopération technique, en définir les priorités et les exécuter	3.5.1.1	Identification des priorités thématiques dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, de la protection de l'environnement, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime
		3.5.1.2	Contribution au PICT pour les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement
4.0.1	Adopter, mettre en œuvre et renforcer les mesures visant à assurer une gestion efficace, efficiente et transparente des ressources de l'Organisation	4.0.1.3	Approbation des propositions de résultats escomptés pour 2014-2015 2016-2017 acceptées par les Comités

* Le texte barré correspond aux passages qu'il est proposé de supprimer de l'annexe de la résolution A.1062(28) 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 2016-2017. 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 2016–2017
4.0.2	Mettre au point, appliquer, améliorer et assurer l'appui et la gestion de systèmes d'information pour étayer une Organisation fondée sur les connaissances et l'information	4.0.2.1	Approbation de mesures visant à mettre au point, entretenir et moderniser les systèmes d'information et de directives connexes (GISIS, sites Web, etc.)
4.0.5	Appliquer et maintenir à l'étude les procédures et méthodes de travail	4.0.5.1	Révision des Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail des Comités, selon qu'il convient
5.1.2	Élaborer ou réviser les dispositions concernant la sécurité de l'évacuation, la survie, le sauvetage et le traitement des personnes après un accident de mer ou en cas de détresse	5.1.2.2	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer
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	5.2.1.31	Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage
6.1.1	Maintenir à l'étude les mesures (par exemple le Code ISPS) visant à renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires, y compris l'interface navire/port et les voies de navigation d'une importance stratégique		NOUVEAU RÉSULTAT : Directives sur la cybersécurité maritime
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 les efforts 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
8.0.2	Veiller à trouver un juste équilibre entre les mesures destinées à renforcer la sûreté maritime et les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international	8.0.2.1	Examen et analyse des rapports et renseignements sur les migrants illégaux et les passagers clandestins
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	Prescriptions relatives à l'accès électronique aux certificats et documents, y compris aux registres, devant se trouver à bord ou versions électroniques de ces certificats et documents
			NOUVEAU RÉSULTAT : Application du principe du guichet unique

ANNEXE 5

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								
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	Organe(s) dont il relève	Organe(s) coordonnateurs(s)	Organe(s) associés(s) aux travaux	Délai (sessions)	Références
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

ANNEX 6

STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS*

ITEM 4

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

The Islamic Republic of Iran raised the issue of fair treatment of seafarers in terms of shore leave and access to shore-side facilities in recent sessions of the Legal Committee (documents LEG 94/12, annex 10, LEG 96/13, annex 2 LEG 97/6/2 and LEG 98/6) and FAL Committee (documents FAL 37/8/5 and FAL 38/4/2) and as well as in last session of the IMO Assembly (document A 28/14/2), underlining the issue of shore leave with respect to human rights, the safety of shipping and attracting new recruits to the shipping industry, and emphasizing the need for efficient actions by the relevant IMO bodies in this regard.

During above mentioned meetings, particularly in previous session of FAL Committee, the topic, "further measures of facilitation of the crew's shore leave" has been extensively considered in the plenary and its working group. The majority of interventions emphasized the need for shore leave to be granted without any discrimination and supported the proposal submitted by Iranian delegation. According to these considerations, the Committee endorsed the group's agreed amendments to Standard 3.44 requiring shore leave for crews to be granted in a manner that prevented discrimination and also endorsed the related provision of draft Standard 3.44*bis* requiring public authorities to provide the seafarer and the master with reasons for shore leave denial and, if so requested, in writing (document FAL/W.P4 and FAL 38/15).

On the basis of obtaining a short-term solution pending entry into force of FAL amendments, the Islamic Republic of Iran, first, presented a proposal to LEG 100 (document LEG/100/5) and then another proposal to Assembly 28 (document A 28/14/2), requesting the consideration and adoption a resolution related to shore leave due to the continuation of the discriminatory and unfair treatment against some seafarers in relation to shore leave and the need for urgent action in this regard.

Having been considered the latter document, the Assembly adopted resolution A.1090 (28) on *Fair treatment of crew members in respect of shore leave and access to shore-side facilities*. This resolution has been approved as a short-term solution pending the entry into force of relevant amendments to the FAL Convention. It is consistent with the contents and terminology of the FAL Convention, and specifically with Standards 3.44 and 3.44*bis* agreed by FAL 38.

In this resolution, the Assembly urged Member Governments to take steps for granting shore leave to crew members in a manner which excludes discrimination on the grounds of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed, engaged or work and communicate their reasons for shore leave denial to the crew members and the master; and should it be requested by the crew members concerned or the master, such reasons are to be provided in writing.

* Statements have been included in this annex in the order in which they were given, sorted by agenda items, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided). Statements are available in all the official languages on audio file: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>

Regarding to the point in paragraph 17.3 of the correspondence group, I would like to remind a need for minimum level of realization of the shore leave right. As it is noted that consideration of the existing international instruments on human rights shows that besides recognizing the substantive human rights in the related international instruments, the procedure for securing these rights has to be taken into consideration. Procedural human rights are a prerequisite for practising substantive human rights.

Experience has shown that proper realization one international obligation needs to enact relevant national laws and regulations. My delegation, therefore, is of the view that national and international mechanisms may have supplementary role for providing secure conditions for the seafarers, inter alia granting shore leave to them.

All these activities in the IMO on "Fair treatment of seafarers" have been welcomed by the United Nations General Assembly in its resolution last year on "Oceans and the Law of the Sea" in document A/RES/68/70 Para 87 which adopted on 9 December 2013.

In conclusion, my delegation is hopeful that this human right of seafarers including crew members has been realizing effectively and comprehensively.

ITEM 9

Statement by ITF

The ITF has serious concerns relating to the scope of who is covered under mooring personnel and overly broad extent of the guidelines on minimum training and education for mooring personnel. Our concerns can be summarized as follows:

There is no definition of the term. Under paragraph 2, Objectives, it is stated that the training and education of shore-side mooring personnel would "ensure that ships could enter, stay and leave a port safely, securely and efficiently". This is the role and function of shipboard personnel – the master, pilot, watch officers, and crew. It is far outside the generally accepted role of shore-side mooring personnel. Mooring personnel play a very limited role of handling lines during the docking or undocking operation and that role is carried out under the oversight and direction of the master, pilot and deck officers. No great theoretical knowledge with extensive professional training and education is required to perform the functions required of shore-side mooring personnel.

The recommended standards of training and education for mooring personnel are inappropriate for the limited services they generally provide. They cover functions required of Masters and navigational watch officers under the STCW Convention and recommended guidelines for pilots under IMO resolution A.960. They are far in excess of the competencies required of shore-side mooring personnel that primarily handle and secure mooring lines on the dock under the direction of shipboard personnel. Mooring personnel do not normally perform any function aboard a ship. And they certainly do not perform any navigational or ship handling functions. In some ports mooring boats can be used to run lines ashore. Handling these small craft does not require the extensive technical knowledge contained in the guidelines.

The recommend guidelines cover maritime training requirements that are within the competency of the Maritime Safety Committee's Sub-Committee on the Human Element, Training and Watchkeeping. If it is felt that there is a compelling need for some training of mooring personnel in what are primarily maritime skills carried out by shipboard personnel; we would suggest that the matter be referred to the HTW Sub-Committee that has the appropriate competence.

Statement by ITF

The ITF shares the concerns Spain and Italy that competition in safety sensitive services subjects the service providers to commercial pressures to lower standards to gain a competitive advantage. This can compromise the standards and quality of services and place port facilities, ships, seafarers and mooring personnel at risk. In our view both options in the Working Paper 7, 1.6.2, present problems.

The first option interjects the issue of public versus private port services into the debate, as well as the issue of costs. Both issues may be inappropriate for the IMO to consider as they interfere with policy decisions made at the national or local governmental level.

The second option could be interpreted to leave the issue of safety standards to the service providers and their customers. In an unregulated competitive environment commercial pressures will inevitably drive standards downward to the detriment of the industry and the public. It has long been recognized by the IMO that the lack of effective governmental regulation and the implementation of safety related standards can lead to substandard shipping. In fact it is the theme of the IMO this year. It is the expected and proper role of IMO and governments to regulate safety and environmental standards in maritime operations to protect the public interest. Establishing appropriate safety standards is a governmental responsibility that should not be left to the parties in commercial negotiations.

As it would be inappropriate for Plenary to amend the report of the Working Group we would suggest that the issue of the guidelines for mooring personnel remain on the agenda for FAL 40 so that this issue can be revisited.

ITEM 10

Statement by Peru

La delegación del Perú, quiere hacer referencia al documento FAL 39/10 sobre las actividades relacionadas a la implantación del Convenio FAL llevadas a cabo con apoyo del programa integrado de Cooperación Técnica.

En ese sentido hace de conocimiento que del 22 al 25 de Abril de 2013, se realizó en la ciudad de Lima Perú, el seminario regional sobre facilitación del Tráfico Marítimo, con especial atención del comercio marítimo, en colaboración con la UNCTAD.

Asimismo queremos agradecer expresamente al Sr. Julian Abril quien condujo con éxito el mismo, acompañado de dos expositores de la Prefectura Naval Argentina y de la Dirección del Territorio Marítimo de Chile.

Este seminario se ofreció a los 13 países de la ROCRAM, dirigido a funcionarios de las autoridades marítimas, autoridades portuarias y aduaneras, resaltando los principales resultados el promover la adhesión al Convenio FAL de los países de la región que aún no lo son (Paraguay y Costa Rica), analizar los alcances del Convenio FAL, mejoras para medir internamente el nivel de cumplimiento del Convenio y el impulso de las Comisiones Nacionales de Facilitación.

Statement by Chile

No nos referiremos particularmente a su pregunta que nos ha hecho si no nos preocupa el reiterar algo que ya nosotros planteamos dentro del Comité de Cooperación Técnica y que produjo un largo debate y que implicó incluso la intervención del Secretario General al final del mismo. Estamos de acuerdo con lo que nos explicó el señor Abril recientemente.

Lo que si pedimos muy puntualmente no se intente vincular directamente los perfiles marítimos nacionales y las actividades de cooperación técnica. Para nosotros como lo expresamos en el Comité de Cooperación Técnica es muy delicado cuando se trata de ayudar por el camino único la cooperación técnica a nivel nacional dependiendo de la entrega o no de un perfil marítimo nacional.

Este tema cuando lo tratamos en el Comité de Cooperación Técnica fue ampliamente debatido y se acordó que la entrega de los perfiles marítimos nacionales en ningún caso iban a eliminar o reducir la cooperación técnica a nivel regional, por razones que se explicaron en el Comité. Por lo tanto señor Presidente me gustaría dejar nuevamente presente en este Comité que Chile reitera la necesidad de mantener en el ámbito FAL tal como fue hecho en Perú o en otras delegaciones a nivel de Latinoamérica, la cooperación técnica regional.

Muchas gracias señor Presidente."
