

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
40ème session
Point 19 de l'ordre du jour

FAL 40/19
20 avril 2016
Original: ANGLAIS

RAPPORT DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTIÈME SESSION

Table des matières

Section	Page
1	GÉNÉRALITÉS 3
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI 4
3	EXAMEN ET ADOPTION DES AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À LA CONVENTION..... 5
4	RÉVISION APPROFONDIE DE LA CONVENTION FAL 5
5	APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE 7
6	PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'ACCÈS AUX CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, Y COMPRIS LES REGISTRES, OU À LEUR VERSION ÉLECTRONIQUE 15
7	MESURES VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ DES PERSONNES SECOURUES EN MER..... 18
8	EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS 19
9	DIRECTIVES SUR LES ASPECTS DE LA PROTECTION DU RÉSEAU DES TRANSPORTS MARITIMES CONTRE LES CYBERMENACES LIÉS À FACILITATION..... 22
10	DIRECTIVES CONCERNANT LES NORMES MINIMALES DE FORMATION ET D'ENSEIGNEMENT APPLICABLES AU PERSONNEL DES SERVICES D'AMARRAGE 24
11	EXAMEN DE LA PUBLICATION CONJOINTE OMI/OACI CONSACRÉE AUX SIGNES INTERNATIONAUX DESTINÉS AUX USAGERS DES AÉROPORTS ET DES GARES MARITIMES 26
12	ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME 27
13	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS 28
14	APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ..... 28
15	PROGRAMME DE TRAVAIL..... 29
16	ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2017 31

17	DIVERS	31
18	MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER	34
19	MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE	37

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	RÉSOLUTION FAL.12(40) – AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965
ANNEXE 2	PROJET D'AMENDEMENTS À LA RÉOLUTION A.1052(27) SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT, 2011
ANNEXE 3	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE ET UNIÈME SESSION DU COMITÉ
ANNEXE 4	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ POUR LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 5	AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarantième session du 4 au 8 avril 2016 sous la présidence de M. Yury Melenas (Fédération de Russie), élu à l'unanimité Président pour 2016 à l'ouverture de la session. Était également présente la Vice-présidente, Mme Marina Angsell (Suède), élue à l'unanimité Vice-présidente pour 2016 à l'ouverture de la session.

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres, un Membre associé, des représentants des programmes des Nations Unies et d'institutions spécialisées et des observateurs d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 40/INF.1.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

1.3 Le Secrétaire général a commencé son allocution d'ouverture en exprimant sa compassion à l'égard des victimes des attentats terroristes à Bruxelles le 22 mars 2016, notant qu'un membre très apprécié et respecté de la famille de l'OMI, M. Johan Van Steen, représentant de la Belgique aux réunions du Comité FAL et d'autres réunions de l'OMI, avait trouvé la mort. Le Secrétaire général a transmis les condoléances de l'Organisation et ses condoléances personnelles à la délégation belge, à la Direction générale des transports maritimes de la Belgique, ainsi qu'aux familles, amis et collègues endeuillés de M. Van Steen et des autres victimes innocentes de ces attentats terroristes. Le Comité a observé une minute de silence à la mémoire de M. Van Steen et des autres victimes.

1.4 Le Secrétaire général a ensuite souhaité la bienvenue aux participants et, dans son allocution d'ouverture, il a émis notamment les idées clés suivantes :

- .1 il était nécessaire que le Comité se réunisse une fois par an plutôt que tous les 18 mois comme c'était le cas actuellement, car cela lui permettrait de prendre de l'envergure et de donner de l'impulsion à ses importants travaux;
- .2 le Comité était invité à revoir le concept de l'interface navire/port et les États Membres étaient encouragés à présenter au FAL 41 des propositions visant à inscrire une nouvelle question au Plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour qu'elle figure à nouveau à l'ordre du jour du FAL 41 et au-delà, en mettant l'accent sur la relation entre les navires et les ports; et
- .3 il fallait rendre le Comité encore plus inclusif et promouvoir la participation active de toutes les parties prenantes au sein des gouvernements et du secteur maritime.

1.5 Le texte intégral de son allocution peut être téléchargé du site Web de l'OMI à l'adresse suivante : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-Generals/SpeechesToMeetings>.

Remarques du Président

1.6 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.

1.7 La délégation belge a remercié le Secrétaire général et le Comité de leurs témoignages de sympathie envers les victimes et, en particulier, M. Van Steen, et s'est engagée à transmettre leur message de sympathie à la famille et aux amis de M. Van Steen et aux autorités belges.

Adoption de l'ordre du jour

1.8 Donnant suite à la décision de l'A 29 d'inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour la période 2016-2017 un nouveau résultat intitulé "Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer", qui relèverait du MSC, du FAL et du LEG, le Comité a décidé d'inscrire la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer en tant que nouveau point 18 de l'ordre du jour provisoire.

1.9 Le Comité a estimé qu'un certain nombre de documents (FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1 (en anglais seulement), FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 et FAL 40/6/5) qui avaient été présentés au titre du point 6 de l'ordre du jour concernant les Prescriptions relatives à l'accès aux certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, y compris les registres, ou à leur version électronique, avaient en fait trait aux formulaires FAL électroniques et au Répertoire FAL de l'OMI et qu'il serait par conséquent plus approprié de les examiner au titre du point 5 de l'ordre du jour relatif à l'application du principe du guichet unique.

1.10 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire diffusé sous la cote FAL 40/1, tel que modifié, comme ordre du jour de la session et a décidé en outre qu'il tiendrait compte lors de la session des annotations données dans le document FAL 40/1/1 et du calendrier provisoire.

Pouvoirs

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

1.12 Le Comité a noté que le Gouvernement turc avait achevé ses procédures internes pour la ratification de la Convention FAL et que les instruments correspondants seraient déposés auprès de l'OMI dans les prochaines semaines. Le Gouvernement turc était également sur le point d'achever la ratification de cinq autres conventions de l'OMI.

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

2.1 Le Comité a noté les renseignements fournis dans les documents FAL 40/2, FAL 40/2/1 et FAL 40/2/2 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux du LEG 102, du MEPC 67, du MEPC 68, du MSC 94, du MSC 95, du TC 65, du C 113, du C 114, de l'III 2, du CCC 2, du Groupe de rédaction et des questions techniques à sa vingt-quatrième session, du C/ES.28 et du C 115 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 noté les renseignements que le Secrétariat avait communiqués verbalement au sujet des résultats des travaux du NCSR 3 dans le cadre du point 7 de l'ordre du jour.

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

3.1 Le Comité a rappelé que le FAL 35 avait décidé d'entreprendre une révision approfondie de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL), 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 survenus dans le domaine de la transmission des renseignements et des données par voie électronique et du concept de guichet unique.

3.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 36, le FAL 37, le FAL 38 et le FAL 39 avaient fait avancer les travaux relatifs à la révision de la Convention et qu'un groupe de travail par correspondance intersessions avait été constitué au FAL 36.

3.3 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait approuvé le projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL annexé au document FAL 40/3 afin qu'il soit diffusé conformément aux dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention, en vue de pouvoir adopter ces amendements à la présente session (FAL 39/16, paragraphe 4.43).

3.4 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait accepté de placer entre crochets la norme 2.8.1 et le formulaire FAL 7 en attendant de recevoir l'avis du CCC 2, afin qu'ils soient dûment examinés au FAL 40, cela étant la seule question en suspens découlant du processus de révision approfondie.

3.5 Le Comité a rappelé également que le projet d'amendements avait été diffusé à tous les États Membres et aux Parties contractantes à la Convention FAL sous couvert de la lettre circulaire No 3554, datée du 24 juin 2015.

3.6 Le Comité a noté qu'il ne lui avait été soumis aucun document contenant des observations au sujet des amendements à l'Annexe de la Convention FAL qui avaient été approuvés par le FAL 39.

4 RÉVISION APPROFONDIE DE LA CONVENTION FAL

4.1 S'agissant de la question restant en suspens pour achever la révision approfondie de la Convention FAL, qui concerne le manifeste de marchandises dangereuses (norme 2.8.1 et formulaire FAL 7), le Comité a noté que le Groupe de rédaction et des questions techniques avait examiné à sa vingt-troisième session deux propositions visant à modifier le formulaire FAL 7, à savoir la proposition de l'IVODGA (CCC 1/6/7) et la proposition du Japon (E&T 23/5), et qu'il avait élaboré les amendements à apporter au formulaire FAL 7 en tenant compte des prescriptions du Code IMDG.

4.2 Le Comité a noté que le Groupe de rédaction et des questions techniques avait accepté à sa vingt-troisième session de supprimer les renseignements relatifs au capitaine, étant donné que le nom et la signature du capitaine n'étaient prescrits ni par le Code IMDG ni par la Convention SOLAS, et qu'il avait recommandé que la norme 2.8.1 de la Convention FAL soit modifiée en conséquence.

4.3 Le Comité a noté que, à sa vingt-troisième session, le Groupe de rédaction et des questions techniques avait estimé qu'il serait utile que les utilisateurs disposent d'indications supplémentaires concernant le type et la présentation des renseignements requis dans chacune des colonnes des formulaires FAL (par exemple la position d'arrimage indiquée dans le plan d'arrimage) et qu'il avait invité le FAL 40 à envisager d'insérer ces

indications/renseignements dans le formulaire FAL proprement dit (à savoir dans les notes de bas de page ou au verso dudit formulaire) ou dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

4.4 Le Comité a noté que le CCC 2, lorsqu'il avait reçu le rapport du Groupe de rédaction et des questions techniques sur les travaux de sa vingt-troisième session, avait approuvé le projet d'amendements au formulaire FAL 7 et avait chargé le Groupe de rédaction et des questions techniques d'élaborer, à sa vingt-quatrième session, des indications supplémentaires sur le type et la présentation des renseignements à indiquer dans les rubriques du formulaire FAL 7, en vue de les soumettre directement au FAL 40 pour que ce dernier les examine et les incorpore, s'il y avait lieu, dans le projet de texte révisé de la Convention FAL.

4.5 Le Comité a noté que le projet d'indications supplémentaires élaboré par le Groupe de rédaction et des questions techniques à sa vingt-quatrième session pour le formulaire FAL 7, qui se rapportait également aux prescriptions du chapitre VII de la Convention SOLAS relatives aux cargaisons solides en vrac, ne contenait pas de prescriptions supplémentaires (éventuelles) applicables aux cargaisons solides en vrac.

Norme 2.8.1 et formulaire FAL 7

4.6 Le Comité a examiné le texte révisé de la norme 2.8.1 élaboré par le Secrétariat compte tenu des décisions du CCC 2, ainsi que le formulaire FAL 7 révisé approuvé par le CCC 2, lesquels faisaient l'objet, respectivement, de l'annexe 2 et de l'annexe 1 du document FAL 40/4, et a décidé de rétablir le mot "freight" après le terme "container" dans le texte anglais de la norme 2.8.1 et du formulaire FAL 7. Le Comité a approuvé les autres amendements apportés à la norme 2.8.1 et au formulaire FAL 7.

Indications supplémentaires concernant le formulaire FAL 7

4.7 Le Comité a examiné les indications supplémentaires concernant le formulaire FAL 7 approuvées par le Groupe de rédaction et de questions techniques à sa vingt-quatrième session, telles qu'elles figuraient à l'annexe 3 du document FAL 40/4, et a été d'avis qu'il y avait lieu de faire figurer ces indications dans le Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

Constitution du Groupe de rédaction

4.8 Le Comité a constitué le Groupe de rédaction sur les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, qui serait présidé par M. Fabien Joret (France), et l'a chargé de mettre au point le texte définitif du projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL et du projet de résolution FAL connexe, en tenant compte des délibérations qui avaient eu lieu et des décisions qui avaient été prises en séance plénière à ce sujet.

Rapport du Groupe de rédaction

4.9 Après avoir pris connaissance du rapport du Groupe de rédaction (FAL 40/WP.5), le Comité a adopté à l'unanimité le 8 avril 2016, par la résolution FAL.12(40) et conformément à l'article VII 2) a), des amendements à l'Annexe de la Convention. Le texte de la résolution FAL.12(40), auquel est annexé le texte des amendements adoptés, fait l'objet de l'annexe 1 du présent rapport.

Date d'entrée en vigueur des amendements

4.10 Le Comité a également décidé à l'unanimité que lesdits amendements entreraient en vigueur, conformément à l'article VII 2) b), le 1er janvier 2018, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général avant le 1er octobre 2017 qu'ils n'acceptaient pas les amendements.

Instructions données au Secrétariat

4.11 Le Comité a chargé le Secrétariat, lorsque ce dernier établirait les textes authentiques et certifiés conformes desdits amendements dans les langues officielles et de leurs traductions officielles, d'effectuer toute rectification qu'il pourrait juger nécessaire et de porter à l'attention du Comité toute erreur ou omission nécessitant des mesures de la part des Gouvernements contractants. Le Comité a également autorisé le Secrétariat à améliorer la présentation des formulaires FAL de l'OMI.

4.12 Le Président a félicité le Comité d'avoir adopté ces amendements, soulignant qu'ils apporteraient une précieuse contribution à l'action que menaient les Gouvernements contractants en vue de faciliter le trafic maritime international.

5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait noté 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 le transport maritime. Soucieux d'utiliser d'une 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.

5.2 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait noté que cette initiative était un élément essentiel de l'examen de l'Annexe de la Convention FAL car elle appuierait la mise en œuvre de systèmes d'échange électronique de renseignements. Dans ce contexte, le Secrétariat avait présenté le projet qui devrait être mis en œuvre en trois phases, à savoir :

- .1 première phase : rassemblement de renseignements sur la situation actuelle en matière d'accomplissement des formalités concernant les navires, la cargaison et les passagers dans les ports de certains pays en développement;
- .2 deuxième phase : rassemblement de renseignements supplémentaires auprès des autorités intervenant dans l'accomplissement des formalités concernant les navires; et
- .3 troisième phase : à la lumière des renseignements recueillis, élaboration, mise en place et utilisation d'un prototype de guichet unique maritime dans l'un des pays sélectionnés.

5.3 Le Comité a rappelé qu'après avoir examiné cette proposition et noté qu'elle recueillait l'appui de plusieurs délégations, le FAL 39 avait prié le Secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ce projet à sa quarantième session.

5.4 Le Comité a noté que les deux premières phases du projet avaient déjà été menées à bien et que les résultats en avaient été présentés au TC 65 pour qu'il les examine et les incorpore dans le PICT de l'Organisation pour la période biennale 2016-2017. Après en avoir délibéré, le TC 65 avait notamment pris les décisions suivantes :

- .1 inclure le projet relatif à l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime dans le PICT pour 2016-2017;
- .2 charger le Secrétariat de fournir au TC 66 un descriptif de projet précis en vue de l'élaboration du principe du guichet unique, ainsi que des estimations budgétaires correspondantes illustrant le coût initial et les dépenses annuelles récurrentes; et
- .3 prier instamment les États Membres et les parties prenantes du secteur maritime d'apporter des contributions volontaires, financières ou en nature, en vue de faire avancer la réalisation du projet proposé.

5.5 Le Comité a noté qu'un certain nombre de délégations avait déjà offert de fournir un appui tant au TC 65 qu'au C 114 afin de contribuer et d'apporter leur aide au projet.

5.6 Le Comité a examiné le document FAL 40/5, dans lequel le Secrétariat donnait des renseignements sur le projet de l'OMI relatif à l'élaboration d'un prototype de guichet maritime unique. À la suite des décisions prises par le TC 65 et des offres faites au C 114, le Secrétariat avait organisé une série de réunions de consultation avec d'autres organisations internationales (CNUCED, OMD et IPCSA), ainsi qu'avec le Chili, la Norvège, la République de Corée, la Commission européenne, donateurs qui avaient généreusement offert leur aide. Ces réunions s'étaient tenues dans le but de déterminer la portée de l'assistance offerte par les donateurs et la manière de la gérer.

5.7 Ces réunions ont permis au Secrétariat de constater que la plupart des systèmes présentés par les donateurs, sinon tous, pourraient déjà permettre d'atteindre les objectifs du projet. Certains systèmes étaient plus complexes que d'autres du fait des exigences spécifiques des ports/utilisateurs et étaient déjà utilisés depuis de nombreuses années. Toutefois, l'une des principales différences constatées était le manque d'uniformité des formats utilisés pour la présentation des données. Il existait essentiellement trois formats, à savoir EDIFACT (sachant qu'il en existe plusieurs versions), XML et Excel. L'harmonisation et la normalisation des formats utilisés pour la présentation de données devraient également être considérées comme l'objectif ultime du projet.

5.8 À la lumière des renseignements recueillis au cours des consultations susmentionnées, le Secrétariat a identifié trois options que le Comité FAL devrait examiner :

- .1 la première option consistait à élaborer un prototype de guichet unique maritime reprenant l'un des systèmes proposés par les donateurs et/ou une combinaison d'éléments de plusieurs systèmes;
- .2 la deuxième option consistait à élaborer un prototype entièrement nouveau, en tenant compte de l'expérience acquise par d'autres dans l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes de guichet unique maritime; et
- .3 la troisième et dernière option était de ne pas élaborer de prototype mais de recommander d'utiliser un ou divers systèmes existants, soit parmi les systèmes présentés jusqu'ici, soit un des autres systèmes qui seraient offerts à l'avenir.

5.9 Selon l'évaluation du Secrétariat, si les première et deuxième options devaient pouvoir être utilisées avant la date prévue d'entrée en vigueur des amendements susmentionnés, il faudrait prendre en considération le délai requis pour élaborer, mettre à l'essai et mettre en place le prototype et il faudrait notamment :

- .1 définir la portée du projet (élaboration, mise en place, tenue à jour et formation, etc.) et du prototype de guichet unique maritime proprement dit, y compris les prescriptions fonctionnelles (notifications requises, format des données, compatibilité du système, interface du langage, compatibilité avec d'autres bases de données et systèmes d'exploitation, etc.); et
- .2 définir les ressources et les moyens nécessaires, y compris les incidences budgétaires éventuelles pour l'Organisation.

5.10 La troisième option permettrait de mettre en place immédiatement un ou des systèmes de guichet unique maritime existants et d'utiliser les ressources disponibles pour aider les pays en développement désireux de mettre en place de tels systèmes en organisant des études de faisabilité, des essais, la mise en œuvre, la formation, etc.

5.11 La délégation de la CEE-ONU a souligné que, bien qu'il puisse exister diverses versions des messages EDIFACT officiels, tous ces messages étaient rétrocompatibles. Elle a souligné également qu'il n'existait pas de norme XML unique et que les normes XML n'étaient pas nécessairement compatibles les unes avec les autres. La délégation de la CEE a rappelé les Recommandations 33 et 34 de l'ONU concernant, respectivement, la "mise en place d'un guichet unique" et la "simplification et normalisation des données" et a indiqué que, d'après son expérience, l'objet de la mise en œuvre d'un guichet unique ne devrait pas être de disposer d'un guichet unique en soi mais plutôt de faciliter les processus que doit suivre l'opérateur économique.

5.12 Les membres du Comité ont appuyé dans leur majorité la mise au point d'un guichet unique maritime par l'Organisation (première option), en indiquant qu'ils préféreraient reprendre un des systèmes proposés par les donateurs.

5.13 Certaines délégations ont exprimé une préférence pour la troisième option étant donné qu'elle permettrait aux États Membres de mettre en œuvre le système plus rapidement, avant que le guichet unique maritime ne soit achevé, et était une approche qui leur permettrait de sélectionner le système correspondant le mieux à leurs besoins et leurs caractéristiques.

5.14 Le Comité a également reconnu les avantages qu'il pourrait y avoir à combiner les deux approches, en ceci que l'Organisation poursuivrait l'élaboration du prototype de guichet unique maritime et les États Membres pourraient mettre en œuvre leurs systèmes respectifs en se fondant sur l'un des systèmes proposés.

5.15 Le Comité a pris note du document FAL 40/INF.6, dans lequel la Chine, le Japon et la République de Corée communiquaient des renseignements sur le Northeast Asia Logistics Information Service Network (NEAL-NET), qui appuyait l'échange de systèmes d'information en matière de logistique portuaire à caractère public entre la Chine, le Japon et la République de Corée et qu'il était envisagé d'étendre à d'autres États Membres de l'OMI en vue de renforcer la collaboration dans le domaine de l'échange de renseignements en matière de logistique portuaire.

5.16 Lorsqu'il a examiné le document FAL 40/INF.8, présenté par la République de Corée, le Comité a noté les renseignements sur le système de guichet unique de ce pays, qui était censé promouvoir l'intégration avec d'autres systèmes et par là, à favoriser la création d'un environnement de guichet unique intégré à l'avenir. Il était expliqué dans ce document que ce système reposait sur une plate-forme ouverte et traitait des questions relatives à l'élaboration d'une plate-forme de services normalisée et de solutions souples et évolutives. La République de Corée a indiqué qu'elle avait l'intention de présenter d'autres renseignements à ce sujet à la prochaine session du Comité.

5.17 Le Comité a noté les renseignements communiqués dans le document FAL 40/INF.9 (Honduras) au sujet du nouveau système de guichet unique mis en place dans la République du Honduras.

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

5.18 Le Comité a rappelé que le FAL 38 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.40 contenant le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

5.19 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait noté que les Secrétariats de l'OMI et de l'OMD avaient débattu de la possibilité pour les organes techniques de l'OMD de mettre 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).

5.20 Le Comité a rappelé que, 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 les questions de principe, telles que l'élaboration de nouveaux formulaires FAL ou la modification des formulaires existants, continuent de relever de la compétence du Comité FAL. Conformément à cette procédure, les améliorations techniques apportées par le SCI seraient transmises au Comité FAL pour qu'il les entérine, les diffuse sous couvert d'une circulaire FAL et en approuve l'incorporation dans les éditions révisées du Répertoire. Le Répertoire révisé serait par la suite distribué sous la forme d'une publication conjointe OMI-OMD.

5.21 Le Comité a rappelé que le FAL 39, reconnaissant que la participation aux travaux de la DMPT était ouverte à toutes les parties intéressées, avait approuvé cette proposition; en conséquence, l'OMD se chargerait de la mise à jour technique du Répertoire, tandis que le Comité FAL resterait l'organe compétent pour les questions de principe, en vertu des termes du mécanisme de coopération susmentionné entre les deux organisations.

5.22 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait décidé d'insérer dans le Répertoire les références des modèles de données de l'OMD en rapport avec les formulaires FAL.

5.23 Comme cela a été indiqué au paragraphe 1.9 ci-dessus, le Comité a examiné les documents suivants au titre du présent point de l'ordre du jour :

- .1 FAL 40/6/1 (et son rectificatif FAL 40/6/1/Corr.1, en anglais seulement), dans lequel l'OMD rendait compte des progrès réalisés dans le cadre de son examen du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique et soumettait à l'examen du Comité une nouvelle présentation pour ce répertoire;

- .2 FAL 40/6/3, dans lequel l'ISO, présentant des observations sur le document FAL 40/6/1, appuyait l'approche proposée par l'OMD consistant à utiliser un modèle d'information sémantique et suggérait de définir un modèle commun d'information pour tous les formulaires FAL. L'ISO suggérait également d'inclure dans ce modèle des correspondances avec la norme ISO 28005-2. Les États Membres étaient invités à participer aux travaux de révision de la norme ISO 28005-2 qui se dérouleraient en 2016/2017;
- .3 FAL 40/6/4, dans lequel la CEE-ONU présentait des observations sur le document FAL 40/6/1 et invitait les parties prenantes compétentes qui ne faisaient pas partie des services douaniers à collaborer à la mise à jour du Répertoire de l'OMI. Elle demandait en outre que la bibliothèque CCL du CEFAC-ONU devienne la base commune pour l'échange de renseignements entre les secteurs d'activité et proposait de coopérer avec l'OMD et l'OMI afin d'atteindre cet objectif; et
- .4 FAL 40/6/5, dans lequel le Japon proposait certains amendements à la version actuelle du Répertoire FAL (FAL.5/Circ.40).

5.24 Le Comité a pris note du document FAL 40/INF.7, dans lequel la République de Corée donnait des renseignements sur les mesures d'automatisation et de normalisation des transports maritimes et examinait les possibilités d'une intégration avec les systèmes informatiques de logistique portuaire. Il y était aussi question des progrès réalisés en matière de perfectionnement et de normalisation des moyens de communication maritime.

Constitution du Groupe de travail

5.25 Après avoir examiné les questions susmentionnées, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, qui serait présidé par M. Butturini (États-Unis), et il l'a chargé d'effectuer les tâches suivantes en tenant compte des documents FAL 40/5, FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1, FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 et FAL 40/6/5 et des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 examiner la question de l'harmonisation et de la normalisation des formats utilisés pour la présentation des données entre les différentes plates-formes existantes pour les guichets uniques maritimes et donner son avis, selon qu'il conviendra;
- .2 examiner les options proposées aux paragraphes 9.1 et 9.3 du document FAL 40/5, recommander la marche à suivre pour mettre au point le prototype de guichet unique maritime et déterminer la portée du projet et du système du prototype et les prescriptions fonctionnelles du système de haut niveau, y compris en ce qui concerne l'utilisation des systèmes existants et l'identification des ressources et moyens nécessaires; et
- .3 examiner les propositions présentées dans les documents FAL 40/6/1 et FAL 40/6/1/Corr.1, en tenant compte des observations formulées dans les documents FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 et FAL 40/6/5, et donner son avis sur la restructuration de la circulaire FAL.5/Circ.40 contenant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

Rapport du Groupe de travail

5.26 Ayant reçu le rapport du Groupe de travail (FAL 40/WP.3) et l'ayant examiné, le Comité l'a approuvé dans son ensemble et, en particulier, a pris les mesures résumées dans les paragraphes qui suivent.

Projet relatif à l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime

5.27 Le Comité a pris note des avis ci-après qui avaient été exprimés lors des délibérations sur les options présentées dans le paragraphe 9 du document FAL 40/5 :

- .1 la majorité des délégations étaient en faveur de l'option décrite au paragraphe 9.1 (à savoir élaborer un prototype fondé sur l'un des systèmes existants proposés par les donateurs) car il pourrait également servir de moyen d'harmoniser et de normaliser les prescriptions en matière de notification;
- .2 certaines délégations ont indiqué qu'elles préféraient l'option décrite au paragraphe 9.3, qui consistait à utiliser les systèmes existants et à axer les efforts sur l'harmonisation et la normalisation de la présentation des données des guichets uniques maritimes déjà en place; toutefois, il a également été indiqué que certains donateurs n'accueilleraient pas bien cette option car elle pourrait avoir une incidence sur le niveau et le volume d'assistance à fournir; et
- .3 d'autres délégations estimaient également que, bien qu'elle ne relève pas du mandat du Groupe de travail, l'option présentée au paragraphe 9.2 (à savoir élaborer un prototype entièrement nouveau) pourrait être réexaminée lorsqu'il aurait été décidé de la portée du système.

5.28 Le Comité a noté aussi que le Groupe de travail était d'avis que les options présentées aux paragraphes 9.1 et 9.3 du document FAL 40/5 ne s'excluaient pas nécessairement les unes des autres. Par ailleurs, les systèmes de guichet unique maritime proposés par certains donateurs étaient actuellement à la disposition des États Membres qui sollicitaient une assistance, sur une base bilatérale.

5.29 S'agissant de la mise au point du prototype de guichet unique maritime, le Comité a également pris note des vues ci-après exprimées par le Groupe de travail :

- .1 il existait plusieurs versions EDIFACT mais toutes étaient rétrocompatibles et il pouvait y avoir différentes versions de XML qui n'étaient pas nécessairement totalement compatibles les unes avec les autres;
- .2 élaborer un prototype de guichet unique maritime de type modulaire et évolutif serait la meilleure solution car il pourrait aisément être intégré dans des concepts de guichet unique plus larges et favoriserait l'interopérabilité;
- .3 il pouvait y avoir de nombreuses applications différentes pour les guichets uniques maritimes au niveau national en fonction de la structure et des responsabilités des différentes autorités associées à l'accomplissement des formalités concernant les navires; et

- .4 avant de choisir un système de base pour élaborer un prototype de guichet unique maritime, il serait nécessaire d'étudier les attentes des utilisateurs et de s'entendre sur les principes fondamentaux.

5.30 Le Comité a noté que le Groupe de travail avait été d'avis qu'il faudrait analyser davantage les prescriptions spécifiques des États Membres qui souhaitaient mettre en place un guichet unique maritime et sollicitaient une assistance afin de développer un produit qui réponde à leurs besoins particuliers.

5.31 Le Comité a noté que le Groupe de travail avait conclu qu'il n'était pas en mesure de recommander une marche à suivre pour élaborer un prototype de guichet unique maritime et que des renseignements supplémentaires étaient nécessaires pour examiner la question plus avant.

5.32 Le Comité a noté qu'il était très important de connaître les besoins des utilisateurs pour définir la portée d'un prototype de guichet unique maritime et, à cet égard, il a :

- .1 invité les États Membres nécessitant une assistance pour mettre en œuvre des guichets uniques maritimes à se mettre en rapport avec le Secrétariat (falsec@imo.org) dès que possible pour exposer leurs besoins spécifiques et chercher des solutions;
- .2 invité les États Membres et les organisations qui étaient disposés à appuyer la mise en œuvre de guichets uniques maritimes ou l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime à se mettre en rapport avec le Secrétariat ou à soumettre des renseignements au FAL 41; et
- .3 chargé le Secrétariat de présenter au FAL 41 une analyse des besoins, un résumé des caractéristiques communes et tous renseignements supplémentaires.

Harmonisation et normalisation des formats utilisés pour la présentation des données

5.33 Le Comité a pris note de l'avis du Groupe de travail selon lequel des questions aussi bien techniques que de fond devaient être résolues dans le cadre de l'harmonisation et de la normalisation des formats utilisés pour la présentation des données entre différentes plates-formes existantes pour les systèmes de guichet unique maritime, dans le but notamment de réduire la charge administrative à bord des navires.

5.34 Le Comité a noté également que le Groupe de travail pensait que bon nombre des questions techniques liées à l'harmonisation et à la normalisation seraient traitées dans le cadre de la révision du Répertoire de l'OMI, des travaux de coopération entre les différentes parties prenantes, en particulier la CEE-ONU, l'OMD et l'ISO, de la mise en œuvre des guichets uniques maritimes et des travaux continus que le Comité menait pour promouvoir l'interopérabilité et les aspects liés à la facilitation.

5.35 Le Comité a noté par ailleurs que le Groupe de travail pensait que les problèmes d'harmonisation et de normalisation résultaient souvent de différences inévitables dans les législations nationales, les modes d'organisation et les besoins en matière de données qui existaient entre des diverses parties recevant les renseignements, y compris les différents ports et États du port.

5.36 Dans ce contexte, le Comité a invité les Administrations à promouvoir et favoriser une harmonisation des méthodes entre leurs différents ports.

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

5.37 Le Comité a décidé que le Répertoire de l'OMI ne devrait pas être restructuré au stade présent et qu'il faudrait réviser ou clarifier les définitions relatives aux données figurant dans les formulaires FAL qui se trouvaient dans l'annexe 1 du Répertoire de l'OMI afin d'en supprimer tout risque d'erreur d'interprétation de la part des utilisateurs du Répertoire et d'autres parties intéressées, comme l'ISO, la CEE-ONU et l'OMD, et de les harmoniser le plus possible avec les modèles de données de base.

5.38 Le Comité a décidé également qu'il faudrait réviser les formulaires FAL existants et les renseignements relatifs à la sûreté des navires aux fins d'en corriger les éventuelles erreurs et incohérences, telles que celles qu'avaient signalées les documents FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1 et FAL 40/6/5.

5.39 Certaines délégations ont estimé qu'il n'était pas possible de poursuivre la révision du Répertoire de l'OMI car ces travaux n'avaient pas été inclus dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation; d'autres délégations ont été de l'avis opposé, estimant, tout en reconnaissant que le répertoire de l'OMI n'avait pas été expressément mentionné dans le Plan d'action de haut niveau, que ces travaux pouvaient être effectués car ils faisaient partie des résultats de l'agenda actuel du Comité. Toutefois, le Comité a reconnu que la révision du Répertoire de l'OMI n'avait pas été incluse dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et a donc décidé de ne pas constituer le Groupe de travail correspondance sur la révision du Répertoire sur la simplification des formalités et le commerce électronique que le Groupe de travail avait recommandé de créer.

5.40 Le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre au FAL 41 des propositions visant à un inscrire un nouveau résultat relatif à la révision du Répertoire de l'OMI.

5.41 Compte tenu de sa décision de ne pas créer de groupe de travail par correspondance, le Comité a invité l'OMD à constituer un groupe de travail par correspondance officieux qui relèverait de son groupe DMPT et recevrait les documents de toutes les parties prenantes pour faire avancer ses travaux relatifs à la mise à jour du Répertoire à la lumière des délibérations qui avaient eu au sein du Groupe de travail. La délégation des États-Unis¹, reconnaissant l'importance que revêtait la question, a offert de servir de point de contact pour la contribution que l'OMI souhaiterait apporter aux travaux du groupe par correspondance officieux de l'OMD et a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à participer à ces travaux.

5.42 Le Comité a noté que des travaux supplémentaires sur la cartographie des données seraient menés parallèlement par l'ISO, la CEE-ONU, l'OMD et des acteurs du secteur privé (tels que le Shipping Message Development Group (SMDG) et le groupe PROTECT).

¹ **Coordonnateur :**
M. Roger Butturini
Service des garde-côtes des États-Unis
Département de la sécurité du territoire
Courriel : roger.k.butturini@uscg.mil

5.43 Le Comité a examiné la proposition d'une délégation qui suggérait de créer un espace de travail collaboratif en ligne qui permette aux groupes de travail, groupes de travail par correspondance et groupes collaboratifs similaires de disposer d'une zone commune pour leurs travaux et permette à leur membres de consulter leurs documents respectifs, tels que de longues observations, des projets de directives, des normes du secteur, le projet de rapport, etc. Cette délégation a fait savoir que d'autres organisations internationales, comme l'ISO, avaient ce type d'espace de travail en ligne. Le Comité, reconnaissant les avantages que pouvait avoir un tel outil, a prié le Secrétariat d'étudier les incidences de cette proposition, y compris les incidences budgétaires, et d'en informer le Comité et les autres organes de l'OMI.

6 PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'ACCÈS AUX CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, Y COMPRIS LES REGISTRES, OU À LEUR VERSION ÉLECTRONIQUE

Rappel des faits

6.1 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 en tant que circulaire FAL.2/Circ.127, sous réserve d'une décision concordante du MSC 92 et du MEPC 66. Ces derniers avaient entériné la décision du FAL 38 et approuvé la diffusion de cette circulaire sous la cote FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462.

6.2 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait 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.

6.3 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait aussi décidé que les certificats électroniques consultés sur un ordinateur devraient être considérés comme satisfaisant à la prescription exigeant leur présence "à bord" et, à ce propos, avait invité le MSC et le MEPC à envisager de modifier la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462, qui contenait la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, de manière à rendre compte de cette décision.

6.4 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait prié le Secrétariat de modifier le module "Visite et délivrance de certificats" du GISIS pour qu'il inclue 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. Le Comité avait aussi 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.

6.5 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.1 sur les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques et avait invité le MSC et le MEPC à en noter la teneur et à prendre les mesures qu'ils pourraient juger nécessaires.

6.6 Le Comité a rappelé que le FAL 39 s'était demandé s'il fallait transformer les Directives en une résolution de l'Assemblée ou les insérer dans le Répertoire FAL mais avait estimé qu'il était prématuré de prendre une décision au stade présent et que, compte tenu de l'expérience acquise dans l'application des Directives, le FAL 40 réexaminerait la proposition.

6.7 Le Comité a rappelé que le FAL 39 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.

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

6.8 Le Comité a noté que le MEPC 67 et le MSC 94 avaient chargé l'III 2 d'envisager de modifier la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 pour qu'elle rende compte des dispositions des Directives pour l'utilisation des certificats électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.1) approuvées par le FAL 39 et en particulier de la décision selon laquelle les certificats électroniques consultés sur un ordinateur devraient être considérés comme satisfaisant à la prescription exigeant leur présence "à bord", à condition que les certificats et le site Web utilisé pour y accéder satisfassent aux directives approuvées par l'Organisation.

6.9 Le Comité a rappelé que, après avoir noté que le module du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) sur les visites et la délivrance des certificats avait été perfectionné pour permettre d'enregistrer les renseignements liés aux certificats électroniques, l'III 2 avait estimé que la circulaire existante FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 n'était pas incompatible avec l'utilisation de certificats électroniques et qu'il était inutile d'en aligner le texte sur celui de la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.1 au stade présent. Le Comité a toutefois noté que cela pourrait s'avérer nécessaire ultérieurement, à la lumière des résultats de l'examen par le MEPC 69 de l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL et des travaux du Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents que le FAL 39 avait constitué.

Utilisation des registres électroniques

6.10 Le Comité a noté que le MEPC 67 avait prié le Secrétariat d'informer le Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL, qui devait faire rapport au MEPC 68, de l'approbation des Directives pour l'utilisation des certificats électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.1).

6.11 Le Comité a noté que, faute de temps, le MEPC 68 avait décidé de reporter au MEPC 69 l'examen du point de l'ordre du jour intitulé "Utilisation de registres électroniques" et du rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL (MEPC 68/9).

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

6.12 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents (FAL 40/6), en particulier des efforts déployés par le coordonnateur, M. Roger K. Butturini (États-Unis).

6.13 Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé de le renvoyer au Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires afin que ce dernier l'examine.

6.14 Le Comité a pris note du document FAL 40/6/2, dans lequel l'ISO donnait des précisions d'ordre technique sur la version intégralement numérique et signée des certificats électroniques et sur la manière dont ce système pouvait être mis en œuvre. Si le Comité en décidait ainsi, l'ISO entamerait l'élaboration des normes techniques requises. Le Comité a

décidé de ne pas renvoyer ce document au Groupe de travail, estimant qu'il serait prématuré qu'il l'examine au stade présent.

Instructions données au Groupe de travail

6.15 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, placé sous la présidence de M. Roger Butturini (États Unis), d'effectuer les tâches ci-après en tenant compte du document FAL 40/6, ainsi que des délibérations et des décisions du Comité à ce sujet en séance plénière :

- .1 mettre au point la version définitive des Directives pour l'utilisation des certificats électroniques et fournir un avis sur l'avenir desdites directives;
- .2 mettre au point la version définitive des amendements qu'il est proposé d'apporter à la résolution A.1052(27) sur les Procédures de contrôle des navires par l'État du port, 2011 aux fins de promouvoir une plus large acceptation des certificats électroniques; et
- .3 examiner s'il est nécessaire de constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et, dans l'affirmative, en informer le Comité et élaborer un projet de mandat.

Examen du rapport du Groupe de travail

6.16 Après avoir pris connaissance de la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 40/WP.3), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Directives pour l'utilisation des certificats électroniques

6.17 Le Comité a souscrit à l'avis du Groupe de travail selon lequel il serait pour l'instant préférable que les Directives restent sous la forme d'une circulaire FAL et ne soient ni transformées en résolution de l'Assemblée ni intégrées dans le Répertoire de l'OMI et que des données d'expérience continuent d'être recueillies sur la mise en œuvre des certificats électroniques.

6.18 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 contenant les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques.

6.19 Le Comité a décidé qu'il n'était pas nécessaire de constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et il a invité les États Membres qui délivrent des certificats électroniques à continuer de faire part de leur expérience en présentant des renseignements au FAL 41.

6.20 Le Comité a noté que des organisations telles que l'ISO avaient pris les devants en élaborant les normes nécessaires pour appuyer la mise au point et la mise en œuvre de certificats intégralement numériques fondés sur des modèles de données semblables à ceux qui étaient utilisés pour les messages électroniques et il s'est déclaré en faveur de la poursuite de ce type d'initiatives.

Procédures de contrôle par l'État du port, 2011 visant à promouvoir une plus large acceptation des certificats électroniques

6.21 Le Comité a approuvé le projet d'amendements à la résolution A.1052(27) sur les Procédures de contrôle par l'État du port, 2011, qui figure à l'annexe 2, et a décidé de le transmettre au Comité de la sécurité maritime et au Comité de la protection du milieu marin pour que ces derniers l'examinent et prennent les mesures qu'ils jugeraient appropriées afin qu'il puisse être transmis ultérieurement à l'Assemblée, pour qu'elle adopte ces amendements.

7 MESURES VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ DES PERSONNES SECOURUES EN MER

Accord régional pour la région de la Méditerranée

7.1 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 de la Méditerranée.

7.2 Le Comité a rappelé que, depuis cette décision, s'était tenue en Italie, le 12 octobre 2011, une réunion régionale au cours de laquelle les participants avaient approuvé en principe le projet de mandat et avaient révisé en partie le projet de mémorandum d'entente régional. Le Comité a rappelé également que, afin d'accélérer la mise au point 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 plus litigieuses et sur les projets de textes connexes avant la tenue de la réunion régionale officielle suivante. En conséquence, les parties intéressées avaient tenu des consultations informelles au Siège de l'OMI, le 21 février 2012, le 11 février 2014 et le 7 avril 2014, pour faire avancer l'élaboration d'un projet d'accord régional.

7.3 Le Comité a noté qu'une réunion informelle entre les États Membres ayant participé aux débats précédents avait eu lieu le 13 avril 2015 mais qu'aucun progrès notable n'y avait été enregistré à propos de l'accord régional.

Recommandations du secteur relatives aux opérations de sauvetage en mer de grande ampleur

7.4 Le Comité a noté que le MSC 95 avait examiné des questions clés relevant de sa compétence, y compris les opérations de recherche et de sauvetage effectuées par des navires de commerce vu la récente intensification des opérations sauvetage de grande ampleur de migrants. Le MSC 95 avait pris les mesures suivantes :

- .1 inscrit le résultat escompté 5.1.2.2 de l'agenda biennal pour 2016-2017 à l'ordre du jour des travaux du NCSR 3; et
- .2 transmis les Recommandations relatives à la sécurité et à la sûreté des gens de mer et des personnes secourues au NCSR 3 pour que ce dernier les examine et fasse rapport au MSC 96.

7.5 Le Comité a noté que le NCSR 3 avait examiné le document NCSR 3/18, dans lequel l'ICS donnait des renseignements sur la deuxième édition des Recommandations relatives aux opérations de sauvetage en mer de grande ampleur visant à assurer la sécurité et la sûreté des gens de mer et des personnes secourues ("Large-scale rescue operations at

sea: Guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons"), et avait décidé :

- .1 d'inviter le MSC à encourager les États Membres et les organisations bénéficiant du statut d'observateur à promouvoir la diffusion la plus large possible des Recommandations du secteur;
- .2 qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures au sujet des Recommandations du secteur; et
- .3 de remercier l'ICS pour les travaux précieux et utiles qu'elle avait menés à cet égard, de prendre note de la deuxième édition des Recommandations du secteur et des observations présentées aux paragraphes 7 à 10 du document NCSR 3/18 et de noter, en particulier, que ces recommandations devraient rester un document évolutif aussi longtemps que nécessaire et être diffusé et actualisé par les coauteurs du secteur.

Le Sous-comité avait pris note des renseignements fournis et des points de vue exprimés par plusieurs délégations selon lesquels :

- .1 l'Organisation devrait continuer d'accorder une priorité élevée à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer;
- .2 le sauvetage des migrants en mer, en particulier en mer Méditerranée, demeurait un problème majeur et de nombreuses organisations, y compris l'IMRF et FRONTEX, prêtaient assistance aux services de sauvetage locaux;
- .3 il faudrait protéger de tout danger les navires et les équipages dont l'assistance était sollicitée dans le cadre de ces opérations de sauvetage et leur offrir un appui; et
- .4 il était nécessaire que les États côtiers d'où partaient les migrants fassent davantage d'efforts pour mieux gérer et, en fin de compte, empêcher les embarcations peu sûres de prendre la mer pour entreprendre des voyages aussi dangereux depuis leur littoral.

8 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS

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

8.1 Le Comité a rappelé que la description du module du GISIS sur la simplification des formalités avait été diffusée par la lettre circulaire No 3281 du 28 juin 2012 et la lettre circulaire No 3476 du 22 juillet 2014 et que ce module permettait d'accéder aux renseignements suivants :

- .1 les rapports sur les cas d'embarquement clandestin;
- .2 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;

- .3 les renseignements sur les adresses électroniques des autorités gouvernementales en vue de faciliter l'échange de renseignements par voie électronique; et
- .4 les notifications à l'OMI en application de l'article VIII de la Convention FAL.

8.2 Le Comité a encouragé les États Membres et les organisations internationales à utiliser les modules du GISIS pour télécharger les données et consulter les renseignements.

Examen et analyse des rapports et renseignements sur les passagers clandestins

8.3 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat, selon lesquels, depuis le FAL 39, le Secrétariat avait publié les circulaires FAL.2/Circ.129 et FAL.2/Circ.130, qui présentaient les statistiques annuelles pour 2014 et 2015, respectivement.

8.4 D'après ces rapports, 494 cas d'embarquement clandestin avaient été signalés à l'Organisation en 2008, 314 en 2009, 253 en 2010, 70 en 2011, 36 en 2012, 70 en 2013, 61 en 2014 et 21 en 2015.

8.5 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, 189 en 2011, 64 en 2012, 203 en 2013, 120 en 2014 et 52 en 2015.

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

Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cas d'embarquement clandestin	494	314	253	73	90	70	61	21
Passagers clandestins	2 052	1 070	721	193	166	203	120	52

8.6 Le Comité a noté qu'au 31 décembre 2015, l'Organisation avait reçu au total 4 474 rapports, qui concernaient 13 984 passagers clandestins.

8.7 Le Comité a noté que, malgré les nouvelles fonctions disponibles dans le GISIS, la tendance à la baisse des notifications à l'OMI était marquée et le nombre de rapports très peu élevé et que, par conséquent, les statistiques n'étaient pas très fiables (uniquement 61 cas d'embarquement clandestin et 120 passagers clandestins en 2014 et 21 cas d'embarquement clandestin et 52 passagers clandestins en 2015).

8.8 Le Comité a rappelé la résolution A.1074(28), intitulée "Notification et diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)", et il a prié instamment les États Membres et les organisations internationales de communiquer en temps voulu à l'OMI des renseignements exacts sur les cas d'embarquement clandestin en utilisant le module du GISIS.

8.9 Les P&I Clubs ont rappelé au Comité qu'ils avaient déjà mené à bien deux campagnes de collecte de données relatives aux passagers clandestins en vue d'encourager une meilleure application des "Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin", grâce à une coopération plus étroite entre les Administrations nationales, les autorités portuaires, les capitaines de navires et les propriétaires de navires en vue de faciliter le débarquement et le rapatriement des passagers clandestins. Les données analysées à la suite des deux précédentes campagnes de collecte des données concernaient le nombre, la nationalité et les ports d'embarquement des passagers

clandestins et le coût total y afférent, pour les années d'assurance 2007-2008 (FAL 36/6) et 2011-2012 (FAL 38/6/2). Les P&I Clubs ont informé le Comité qu'ils avaient commencé une troisième campagne de collecte des données pour l'année d'assurance 2014-2015 et qu'il en serait rendu compte des résultats au FAL 41. Les P&I Clubs espéraient que disposer de trois séries de données recueillies à des intervalles de trois ans permette de mettre en évidence les éventuelles tendances dans les données et, en particulier, d'indiquer éventuellement si les séminaires régionaux qui s'étaient tenus (voir le paragraphe 12.2.3) avaient eu un impact en la matière.

8.10 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet de quelques améliorations apportées à l'interface du module du GISIS sur les cas d'embarquement clandestin en vue de faciliter le téléchargement des renseignements et l'établissement des rapports sur les passagers clandestins. Les détails du module amélioré seraient communiqués au moyen d'une lettre circulaire peu après le FAL 40.

8.11 Le Comité a rappelé que le FAL 27 avait chargé le Secrétariat de diffuser une analyse statistique annuelle des rapports reçus par l'Organisation pour chaque année civile, ainsi qu'une liste trimestrielle des cas d'embarquement clandestin et, prenant en considération les nouvelles fonctions du GISIS, le Comité a décidé d'annuler la diffusion de la liste trimestrielle des cas d'embarquement clandestin et des circulaires contenant les statistiques annuelles concernant les cas d'embarquement clandestin pour chaque année civile. Néanmoins, le Secrétariat continuerait de tenir le Comité informé du nombre annuel et total de cas d'embarquement clandestin signalés à l'Organisation.

Examen et analyse des rapports et renseignements sur les personnes secourues en mer

8.12 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait noté qu'au total, 1 925 cas de pratiques dangereuses liées à la traite de personnes ou au transport de migrants par mer, qui concernaient 88 833 migrants issus de mouvements migratoires mixtes, avaient été signalés à l'Organisation pour la période allant du 1er janvier 1999 au 1er septembre 2014.

8.13 Le Comité a rappelé également que le FAL 39 avait noté que le nombre réel de migrants issus de mouvements migratoires mixtes et de personnes secourues en mer était sensiblement supérieur à celui qui avait été indiqué dans le GISIS et que ce nombre avait augmenté de manière notable en 2014 car de nombreuses personnes avaient dû être secourues.

8.14 Le Comité a noté que, par suite de la décision du MSC 95 de modifier le modèle de rapport de la manière indiquée dans l'annexe au document MSC 95/21/10/Add.1, la nouvelle plate-forme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer, que le Secrétariat de l'OMI chargeait en utilisant les données figurant dans les circulaires existantes de la série MSC.3, avait été lancée le 6 juillet 2015 et qu'elle comprenait à la fois des données accessibles au public et des données à accès restreint destinées aux États Membres. La description de cette nouvelle plate-forme commune avait été diffusée dans la lettre circulaire No 3569 du 15 juillet 2015.

8.15 Le Comité a noté que, après le lancement de la nouvelle plate-forme, la fonction du module FAL du GISIS qui servait à publier les rapports sur les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer (lettre circulaire No 3281 du 28 juin 2012) avait été désactivée et n'était donc plus disponible dans le GISIS.

8.16 Le Comité a noté avec préoccupation que, depuis la date du lancement de la plate-forme, un seul cas avait été signalé dans la base de données commune sur le trafic illicite de migrants par mer.

8.17 Le Comité a décidé d'encourager les Gouvernements Membres à communiquer en temps voulu à l'Organisation des renseignements exacts sur les cas de migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects en utilisant le module du GISIS sur la simplification des formalités.

9 DIRECTIVES SUR LES ASPECTS DE LA PROTECTION DU RÉSEAU DES TRANSPORTS MARITIMES CONTRE LES CYBERMENACES LIÉS À FACILITATION

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait examiné s'il était nécessaire 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 mais qu'il avait 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 Comité de la sécurité maritime et non au Comité FAL, que le secteur des transports maritimes s'efforçait déjà de régler cette question et que le MSC était également en train d'examiner cette question.

9.2 Le Comité a rappelé que, après avoir examiné une proposition du Canada (FAL 39/WP.8), le FAL 39 avait 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.

9.3 Le Comité a noté que le C 113 (C 113/D, section 6) avait approuvé notamment les nouveaux résultats qu'il avait décidé d'inclure, à cette session, dans le Plan d'action de haut niveau et les priorités pour la période biennale 2016-2017, après avoir modifié le titre du résultat comme suit : "Directives sur les questions de facilitation liées à la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces".

9.4 Le Comité a noté que l'A 29 avait adopté, dans le cadre du Plan d'action de haut niveau (résolution A.1098(29)), le résultat 6.1.1.2 en vertu duquel il convenait d'élaborer des "Directives sur les aspects de la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces liés à la facilitation".

9.5 Le Comité a noté que la question de la cybersécurité était également examinée par le MSC et que le Comité FAL devait se concentrer sur les questions de facilitation liées à la protection du réseau des transports maritimes. Dans ce contexte, examinant les questions de facilitation liées à la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces, plutôt que les mesures de sûreté préventives et les mesures d'atténuation, le Comité a noté que :

- .1 l'un des objectifs du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) était de "détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures préventives à l'encontre des incidents de sûreté qui affectent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le cadre du commerce international";
- .2 l'Organisation avait publié un éventail de recommandations sur la gestion des risques en matière de sûreté. Un cadre détaillé pour la conduite des évaluations de la sûreté face à toutes les menaces figurait dans la section 5 du Guide pour la sûreté maritime et le Code ISPS;

- .3 le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime étaient tous deux convenus (MSC-FAL.1/Circ.1) que l'OMD avait la primauté en ce qui concernait la sûreté de la chaîne logistique, le rôle de l'OMI étant limité aux aspects relatifs aux navires et aux installations portuaires; et
- .4 la Convention FAL, la Convention SOLAS, le Code ISPS et le Guide pour la sûreté maritime et le Code ISPS ne traitaient pas directement de la responsabilité des Administrations en ce qui concernait la protection des données relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des navires et des renseignements liés à la sûreté qu'elles reçoivent conformément aux prescriptions énoncées dans ces instruments.

9.6 Le Comité a examiné les documents suivants :

- .1 FAL 40/9, dans lequel le Canada et les États-Unis proposaient un cadre pour les directives sur la gestion des risques liés au cyberspace à élaborer en vue de la protection des données commerciales, soulignaient les menaces que représentaient pour la sécurité et la sûreté les vulnérabilités découlant d'une mauvaise intégration des systèmes virtuels et proposaient que le Comité coopère avec le Comité de la sécurité maritime pour mettre au point conjointement une série unique de directives holitiques non obligatoires sur la gestion des risques liés au cyberspace qui traiteraient des renseignements liés à la sécurité, à la sûreté et au commerce;
- .2 FAL 40/INF.5, dans lequel le Canada et les États-Unis récapitulaient les meilleures pratiques en matière de gestion des risques liés au cyberspace mises en place à l'échelle internationale qui pourraient servir de référence pour élaborer les directives proposées dans l'annexe au document FAL 40/9;
- .3 FAL 40/9/1, dans lequel l'ICS *et al.* faisaient part de leurs observations sur le document FAL 40/9 et reconnaissaient les avantages que présenterait, en tant qu'objectif à long terme, l'élaboration d'une série unique de directives sur la gestion des risques liés au cyberspace qui traiteraient de la sécurité des systèmes virtuels à bord des navires, y compris la sécurité des "données commerciales" dont il était question dans le document FAL 40/9 mais estimaient qu'il serait préférable que tous les aspects non liés à la facilitation soient examinés par le MSC; et
- .4 FAL 40/INF.4, dans lequel l'ICS *et al.* présentaient des renseignements au sujet de directives sur la cybersécurité à bord des navires que venait d'élaborer le secteur.

9.7 Reconnaissant que la sûreté maritime était une question relevant du MSC, le Comité a décidé que, pour éviter toute duplication, il lui fallait coordonner ses travaux avec ceux du Comité de la sécurité maritime pour qu'ils élaborent une série unique de directives non obligatoires sur la gestion des risques liés au cyberspace, qui traitent aussi de la protection des données commerciales.

9.8 Les délégations ont estimé dans leur majorité qu'il était prématuré d'envisager d'élaborer ces directives au stade présent et que le Comité devrait attendre les résultats des travaux du MSC avant de commencer à élaborer la partie des directives portant sur la protection des données commerciales. Le Comité a décidé toutefois de procéder à un échange de vues préliminaire pour identifier les aspects des cybermenaces liés à la facilitation qui pourraient affecter le trafic maritime international et d'en informer le MSC.

Instructions données au Groupe de travail

9.9 Après avoir examiné les questions susmentionnées, le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, présidé par M. Roger Butturini (États-Unis), d'examiner, dans leur principe, en tenant des documents FAL 40/9, FAL 40/9/1 et des observations et propositions formulées et des décisions prises en séance plénière, les aspects des cybermenaces liés à facilitation qui pourraient avoir des incidences sur le trafic maritime international afin de mieux contribuer aux délibérations du MSC sur la cybersécurité.

Rapport du Groupe de travail

9.10 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 40/WP.3), le Comité, ayant accepté que la Chine et le Mexique participent aux travaux du Groupe, a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

9.11 Le Comité a souscrit aux points de vue du Groupe de travail selon lesquels :

- .1 le Comité FAL avait un rôle à jouer dans l'action menée par l'Organisation face à l'augmentation des cybermenaces;
- .2 le Comité FAL avait des responsabilités importantes en matière de gestion des risques liés aux cybermenaces dans le domaine de la facilitation, par exemple les systèmes de guichet unique maritime, les processus applicables aux certificats électroniques et l'échange de données navire/terre, les renseignements préalables à l'arrivée selon la Convention et les processus faisant intervenir l'interface navire/port; et
- .3 si le MSC décidait d'élaborer des directives sur la cybersécurité, il faudrait, afin d'éviter toute duplication, que ce soit des directives conjointes FAL/MSC, dont les principes puissent être appliqués à toutes les parties prenantes, y compris à la fois les navires que les installations à terre.

9.12 Le Comité a décidé de reporter à 2017 l'échéance des travaux relatifs au présent point de l'ordre du jour étant donné qu'il fallait attendre la décision du MSC sur la question. Le Comité a invité les États Membres à soumettre au FAL 41 des propositions concrètes sur les aspects liés à la facilitation qui pourraient être inclus dans les éventuelles directives conjointes sur la cybersécurité, compte tenu des décisions du MSC 96.

10 DIRECTIVES CONCERNANT LES NORMES MINIMALES DE FORMATION ET D'ENSEIGNEMENT APPLICABLES AU PERSONNEL DES SERVICES D'AMARRAGE

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 32 avait approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11 contenant les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage et avait constitué un Groupe de travail par

correspondance sur l'élaboration d'un cours type relatif à la formation du personnel des services d'amarrage.

10.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 38 avait décidé d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Révision des Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage" dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour la période biennale 2014-2015.

10.3 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 39 avait examiné le document FAL 39/9, dans lequel la Belgique, l'Espagne et l'Italie proposaient de modifier la circulaire FAL.6/Circ.11, et avait décidé de renvoyer ce document au Groupe de travail sur les circulaires FAL relatives à la formation du personnel des services d'amarrage.

10.4 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 39/WP.7) et que, après avoir pris note des divergences de vues qui existaient au sein du Groupe de travail, il avait reconnu qu'il lui était impossible d'approuver le texte révisé des Directives qu'avait élaboré le Groupe de travail. Le FAL 39 avait pris note également des questions ci-après à examiner dans le cadre de la future révision des Directives :

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

10.5 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait accepté de reporter à 2016 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat et avait invité les États Membres et les organisations internationales à présenter des propositions au FAL 40.

10.6 Le Comité a examiné les documents FAL 40/10 (IFSMA, IHMA et the Nautical Institute) et FAL 40/10/1 (Espagne et Italie), qui contenaient deux propositions distinctes visant à modifier ces directives.

10.7 Ayant noté que ces deux documents conféraient aux Directives un champ d'application différent, en ce sens que le document FAL 40/10 maintenait l'approche existante consistant à appliquer deux niveaux de formation, tandis que les auteurs du document FAL 40/10/1 proposaient que tous les membres du personnel des services d'amarrage aient le même niveau de formation, qu'ils soient à bord d'un navire ou non, le Comité a décidé que les Directives devraient comprendre deux niveaux de formation. De ce fait, le Comité a décidé que le Groupe devrait utiliser le document FAL 40/10 comme document de base mais devrait tenir compte des propositions détaillées faites dans le document FAL 40/10/1.

Constitution du Groupe de travail

10.8 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la circulaire FAL relative à la formation du personnel des services d'amarrage, qui serait présidé par M. Haakon Storhaug (Norvège) serait chargé, en tenant compte des documents FAL 40/10 et FAL 40/10/1, ainsi que des décisions prises et des observations et propositions formulées en séance plénière, de :

- .1 passer en revue les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage et élaborer un projet de texte définitif à soumettre à l'approbation du Comité, en se fondant sur le document FAL 40/10; et

- .2 rédiger la page de couverture d'une circulaire FAL, s'il y a lieu.

Examen du rapport du Groupe de travail

10.9 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 40/WP.4) au titre du présent point de l'ordre du jour, le Comité l'a approuvé dans son ensemble.

10.10 Le Comité, après avoir tenu compte de quelques changements proposés, a approuvé la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1 sur les Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage.

11 EXAMEN DE LA PUBLICATION CONJOINTE OMI/OACI CONSACRÉE AUX SIGNES INTERNATIONAUX DESTINÉS AUX USAGERS DES AÉROPORTS ET DES GARES MARITIMES

11.1 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait examiné le document FAL 39/13, dans lequel l'Italie et l'ISO proposaient de réviser la publication conjointe de l'OMI/OACI consacrée aux signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, et qu'il avait décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes". Le Comité ne devant pas examiner la question avant le printemps 2016, le FAL 39 avait décidé d'informer l'OACI de sa décision et, pour éviter tout retard éventuel, de lui recommander de diffuser sa publication concernant les signes internationaux destinés aux usagers des aéroports, s'il y avait lieu. Après le FAL 39, le Secrétariat de l'OACI avait indiqué que l'OACI n'achèverait pas ses travaux avant mai 2016 et qu'elle pouvait donc attendre les conclusions des travaux du FAL 40.

11.2 Le Secrétariat a également informé le Comité que le Secrétariat de l'OACI avait l'intention de rendre compte des progrès qui auraient été faits dans le cadre de ce projet à la réunion de son Groupe d'experts de la facilitation qui devait se tenir en avril 2016 et de poursuivre les travaux pendant l'intersession en vue de les achever avant l'été 2017.

11.3 Le Comité a examiné le document FAL 40/11, dans lequel l'ISO proposait de faire avancer les travaux à ce sujet pendant l'intersession par l'intermédiaire de son Comité technique 8 et de présenter au FAL 41 le texte révisé de la publication. Les États Membres ont été invités à informer l'ISO de leurs travaux, si nécessaire, en se mettant en rapport pour ce faire avec le Président du SC 1 du TC 8 de l'ISO² ou le Secrétaire du SC 1³ s'ils souhaitaient obtenir davantage de renseignements ou participer à la mise au point des signes nécessaires.

11.4 Au cours de débats qui ont suivi, le Comité a pris note des inquiétudes qui avaient été exprimées devant le fait que les signes faisant l'objet d'un examen pour les gares maritimes n'étaient pas liés à la sécurité et qu'ils répondaient déjà aux besoins. L'ISO a confirmé que l'intention était seulement d'harmoniser les signes liés à la sécurité afin qu'ils soient identiques à bord des navires et dans les gares maritimes. L'OMI n'avait donc que très peu à faire, à part valider les travaux de l'OACI, afin que les résultats puissent être présentés en tant que publication conjointe.

² M. Robin Townsend (robin.townsend@lr.org)

³ M. Michael Blair (Michael.L.Blair@uscg.mil)

11.5 Le Comité a décidé que, comme l'OACI n'achèverait pas ses travaux sur la question avant la fin de 2017, il serait préférable de l'inscrire à l'agenda au-delà de la période biennale, plutôt que d'examiner la question au FAL 41.

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

12.1 Le Comité a rappelé que le TC 65 avait approuvé le Programme intégré de coopération technique (PICT) pour 2016-2017, qui prévoyait plusieurs activités intéressant la Convention FAL qui devaient être exécutées au cours de la prochaine période biennale.

12.2 Le Comité a examiné le document FAL 40/12, 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 à bien dans le cadre du PICT entre mai 2014 et novembre 2015 et il a noté ce qui suit :

- .1 deux séminaires sous-régionaux avaient été organisés en Turquie et à Bahreïn;
- .2 trois séminaires nationaux avaient été organisés en Angola, au Cambodge et en Papouasie-Nouvelle-Guinée 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. Ils avaient également mis l'accent sur le renforcement de la coopération entre les pouvoirs publics et le secteur privé dans les ports;
- .3 compte tenu du succès remporté par le séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, le Secrétariat avait organisé un séminaire régional intitulé "Séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Est et australe : analyse de la situation actuelle et mesures visant à réduire le nombre de passagers clandestins"; et
- .4 parmi les autres projets importants relatifs à la facilitation du trafic maritime figurait 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 (ODD 1)". Le Secrétariat avait organisé une mission sur le terrain au Cameroun en février 2015 en vue de mener à bien la deuxième partie de la seconde et dernière phase du projet. Le Comité a noté que l'analyse des deux phases du projet avait maintenant démarré, que les consultants avaient commencé à rédiger leurs rapports et qu'il serait rendu compte des résultats de cet exercice au TC 66.

12.3 La délégation camerounaise s'est félicitée du projet de démonstration visant à établir le rôle que pourrait jouer la facilitation des transports maritimes dans la réduction de la pauvreté. Les parties prenantes au Cameroun avaient jugé le rapport des consultants utile. Les recommandations clés sur le renforcement des mesures de facilitation dans les ports serviraient de point de départ à une demande en vue d'obtenir une assistance technique supplémentaire de l'Organisation.

12.4 Le Comité a conclu en priant instamment les États Membres de contribuer au programme de coopération technique de l'OMI.

13 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

13.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 40/13 (Secrétariat), le Comité a pris note des décisions pertinentes qui avaient été prises au C 113 et au C 114 au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales et il s'est félicité en particulier de la décision du C 114 d'accorder le statut consultatif à l'International Port Community Systems Association (IPCSA) car la contribution de cette nouvelle ONG pourrait avoir des retombées positives sur les travaux du Comité.

14 APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

14.1 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.210 contenant les Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités.

14.2 Le Comité a rappelé également que l'A 29 avait adopté, par la résolution A.1099(29), le document sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, dans lequel le Conseil et les Comités étaient priés de passer en revue et de réviser, pendant la période biennale 2016-2017, les Directives sur l'organisation de leurs travaux et leurs méthodes de travail, en tenant compte du document sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, selon qu'il convenait.

14.3 Le Comité a examiné les documents FAL 40/14 et FAL 40/INF.2, dans lesquels le Secrétariat proposait d'apporter des amendements aux Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité, et les points de vue ci-après ont été exprimés :

- .1 il existait quelques différences d'ordre rédactionnel entre le texte proposé par le Secrétariat et la résolution A.1099(29); et
- .2 compte tenu du caractère obligatoire de la résolution A.1099(29), il faudrait revoir le texte pour lui conférer le caractère contraignant qu'il devrait avoir.

14.4 À l'issue d'un débat approfondi, le Comité a décidé de supprimer le mot "Directives" dans le titre et dans le corps du texte et d'utiliser des termes contraignants dans l'ensemble du nouveau document, selon que de besoin, en se fondant sur la résolution A.1099(29). Le Comité a décidé de charger le Secrétariat d'élaborer un document de travail incorporant les amendements susmentionnés, afin que le Comité l'examine le vendredi 8 avril.

14.5 Après avoir examiné le document FAL 40/WP.6, le Comité a approuvé la circulaire FAL.3/Circ.211 sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, en vue de la diffuser, celle-ci remplaçant la circulaire FAL.3/Circ.210 contenant les Directives existantes.

14.6 Le Comité a chargé le Secrétariat de préparer et de diffuser le nouveau document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités et l'a autorisé à apporter à ce document toute modification d'ordre rédactionnel qu'il pourrait juger nécessaire lorsqu'il en établirait le texte.

14.7 Le Comité a également décidé d'informer les autres Comités que le FAL 40 avait revu les Directives sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail pour conférer au texte un caractère contraignant afin qu'il soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation.

14.8 Le Comité a décidé par ailleurs que le point de l'ordre du jour intitulé "Application des Directives du Comité" s'intitulera désormais "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée.

15 PROGRAMME DE TRAVAIL

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 41

15.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 40/WP.2 (Président), à la lumière des progrès accomplis pendant la session, le Comité a modifié et approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 41 qui figure à l'annexe 3.

15.2 Ayant noté que le Secrétaire général avait proposé d'axer les débats sur la relation entre les navires et les ports et, en particulier, sur le rôle du port en tant que prestataire fondamental de services aux navires, le Comité a encouragé les États Membres et les organisations internationales à réexaminer le concept de l'interface navire/port et à soumettre au FAL 41 des propositions visant à inclure une nouvelle question dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation.

Constitution de groupes de travail et de groupes de rédaction pendant le FAL 41

15.3 Compte tenu des décisions prises au titre des divers points de l'ordre du jour, le Comité a décidé que des groupes de travail seraient constitués au FAL 41 sur les questions suivantes :

- .1 application du concept du guichet unique; et
- .2 révision du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

15.4 Le Comité a reconnu qu'au stade actuel, il n'était pas possible de prévoir si des groupes de rédaction devraient aussi être constitués au FAL 41.

15.5 Le Comité a décidé aussi que, si besoin était, le FAL 41 devrait décider 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. Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir, en consultant le Président, le calendrier provisoire du FAL 41 et une liste des 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 41.

Propositions relatives aux semaines de réunion pour l'exercice biennal 2018-2019

15.6 Le Comité a examiné la proposition du Secrétaire général selon laquelle le Comité devrait tenir une session ordinaire une fois par an, conformément à l'article 50 de la Convention portant création de l'OMI et à l'article 2 a) de son Règlement intérieur, plutôt qu'une fois tous les 18 mois comme c'était le cas actuellement, afin que ses importants travaux avancent plus rapidement.

15.7 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait proposé que le Comité se réunisse tous les 18 mois, plutôt que tous les 12 mois, en raison de l'ordre du jour de sa session suivante et des restrictions budgétaires et économiques de l'époque (FAL 37/17, paragraphe 14.7). Le FAL 37 avait estimé qu'il faudrait revoir cette décision à intervalles réguliers en tenant compte de l'ordre du jour du Comité ainsi que de la nécessité de faire avancer les questions liées à la facilitation. Le Conseil avait noté que la décision du Comité de se réunir tous les 18 mois pourrait être reconsidérée (C/ES.26/D, paragraphe 8.2).

15.8 Afin de se conformer aux dispositions de la Convention portant création de l'OMI et de faire avancer rapidement ses travaux, le Comité a décidé d'annuler la décision qu'avait prise le FAL 37 et de tenir à l'avenir une session ordinaire chaque année.

15.9 Le Comité a décidé aussi de réduire la durée des sessions du Comité à quatre jours et huit séances avec services d'interprétation. Cette décision s'appliquerait au FAL 41 et aux sessions suivantes du Comité et la durée des sessions serait revue périodiquement compte tenu de la charge de travail imposée par l'ordre du jour.

15.10 Le Comité a décidé de tenir une session en 2018 et une session en 2019 (chacune ayant une durée de 4 jours et comprenant 8 séances avec services d'interprétation) et il a invité le Secrétaire général à préparer les propositions budgétaires pertinentes pour la période biennale 2018-2019, afin qu'elles soient examinées par l'Assemblée à sa trentième session ordinaire, en novembre 2017.

Date et lieu de la prochaine session

15.11 Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que le FAL 41 se tiende du 4 au 7 avril 2017 au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni), compte tenu de la décision susmentionnée.

État d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats pour la période biennale 2018-2019

15.12 Le Comité a noté que, en application du paragraphe 9.1 du document sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation, adopté par la résolution A.1099(29), les comptes rendus de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats indiqués dans le Plan d'action de haut niveau devraient être préparés et annexés au rapport sur les travaux de chaque session des sous-comités et Comités et au rapport biennal du Conseil à l'Assemblée. Ces comptes rendus devaient faire apparaître séparément les nouveaux résultats qu'il avait été accepté d'inscrire aux agendas biennaux.

15.13 Le Comité a noté en outre que, dans la résolution A.1099(29), chaque organe de l'Organisation était également invité, lorsqu'il établissait son rapport, à y incorporer tous les comptes rendus de l'état d'avancement des travaux qu'il avait reçus depuis son rapport précédent.

15.14 Le Comité a approuvé l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2016-2017 qui figurait dans le compte rendu de l'état d'avancement des travaux pour la période biennale que le Secrétariat avait été préparé en consultant le Président et tel qu'il figure à l'annexe 4.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

15.15 Le Comité a noté que, dans le contexte de la résolution A.1099(29), il devait établir et actualiser son agenda au-delà de la période biennale en utilisant le modèle figurant dans le document susmentionné et devait l'annexer aux rapports sur les travaux de chacune de ses sessions.

15.16 Le Comité a approuvé le compte rendu des résultats escomptés de lui pour la période biennale 2016-2017 qu'il a été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale et qui figure à l'annexe 5.

Élaboration d'un nouveau cadre stratégique de l'Organisation pour la période 2018-2023

15.17 Le Comité a pris note de la décision de l'A 29 d'élaborer un nouveau cadre stratégique de l'Organisation pour la période 2018-2023 (numéro de résultat 4.0.3.1), la date souhaitable d'achèvement des travaux ayant été fixée à 2017.

15.18 Le Secrétariat a fait part au Comité de son intention de soumettre au FAL 41 un document contenant les résultats révisés du Comité qu'il établirait en se conformant au nouveau cadre stratégique afin que le FAL 41 l'examine et prenne les mesures qu'il jugerait appropriées. Le Comité a noté que le FAL 41 rendrait compte des résultats de cette révision au C 118.

16 ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2017

16.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a réélu par acclamation M. Yury Melenas (Fédération de Russie) Président et Mme Marina Angsell (Suède) Vice-présidente pour 2017.

17 DIVERS

Examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments obligatoires

17.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 40/17/1, le Comité a noté que le C 113 avait approuvé le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives et avait demandé aux Comités compétents d'examiner les prescriptions administratives qui relevaient de leur compétence et d'envisager la suite à donner aux résultats des travaux du SG-RAR, en vue d'élaborer les résultats qu'il conviendrait d'inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour la période 2016-2017.

17.2 Le Comité a noté également que le LEG 102, le MEPC 68 et le MSC 95 avaient examiné les prescriptions pertinentes relatives aux travaux du Comité juridique et aux instruments de l'OMI ayant trait à l'environnement, à la sécurité et à la sûreté qu'avait compilées le Secrétariat, de même que les recommandations du SG-RAR et le résumé des réponses reçues dans le cadre de la consultation publique qui avait été organisée (LEG 102/6, annexe, MEPC 68/13/2, annexe et MSC 95/21, annexe), et qu'ils avaient chargé le Secrétariat d'analyser ces renseignements en tenant compte des décisions prises par l'A 28 au sujet des notifications à effectuer par le biais du GISIS (résolution A.1074(28)), ainsi que les résultats des travaux du Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation des registres électroniques en vertu de MARPOL, et de rendre compte des résultats de cette analyse au LEG 103, au MSC 96 et au MEPC 69.

17.3 Le Comité a noté qu'à sa vingt-neuvième session, l'Assemblée avait inscrit le résultat 14.0.1.1, intitulé "Analyse et examen des recommandations visant à réduire les charges administratives prévues dans les instruments de l'OMI, telles qu'identifiées par le SG-RAR" dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour la période biennale 2016-2017 et que, même si le Comité FAL n'avait pas eu l'occasion d'examiner les résultats des travaux du C 113, sur la base des décisions prises par les autres Comités et anticipant que le Comité FAL prendrait une décision concordante à sa session de 2016, elle avait également inclus le Comité FAL au nombre des organes dont relevait ce résultat.

17.4 Le Comité a souscrit à la décision de l'A 29 d'inclure le Comité FAL en tant qu'organe dont relevait le résultat 14.0.1.1, intitulé "Analyse et examen des recommandations visant à réduire les charges administratives prévues dans les instruments de l'OMI, telles qu'identifiées par le SG-RAR".

17.5 Le Comité a noté que la liste des prescriptions administratives qui étaient perçues comme étant des charges administratives (C 113/11, appendice 7) ne contenait aucune prescription administrative associée à la Convention FAL.

17.6 Le Comité a examiné la liste établie par le Secrétariat (FAL 40/17/1, annexe) et noté que, bien que les neuf prescriptions relevant de sa compétence qui étaient associées aux instruments de l'OMI ayant trait à la facilitation n'aient pas été identifiées par les parties prenantes comme représentant une charge administrative spécifique, elles avaient été identifiées par le SG-RAR comme équivalant à des prescriptions administratives perçues comme étant des charges administratives en rapport avec les conventions relevant de la compétence d'autres Comités (C 113/11, appendice 6) et, à ce titre, il pourrait donc être utile que le Comité FAL les examine.

17.7 Le Comité a chargé le Secrétariat de tenir compte des décisions prises par l'A 28 au sujet de la notification de renseignements par le biais du GISIS (résolution A.1074(28)) et les décisions prises par l'A 29 à propos des efforts que l'Organisation continuait de déployer pour réduire les charges administratives et d'analyser ces renseignements quant à leur faisabilité, leur coût, les avantages qu'ils apporteraient et leur probabilité d'être concrétisés. Le Comité a décidé que le FAL 41 prendrait en considération les résultats des délibérations du MEPC 69 et du MSC 96. Le Comité a également invité les États Membres à soumettre des propositions au FAL 41.

17.8 Le Comité a examiné la proposition du Secrétariat de constituer au FAL 41 un groupe de travail conjoint MSC/MEPC/FAL qui serait chargé d'examiner les prescriptions et de proposer des solutions communes. Le Comité a noté que l'objectif sous-tendant la proposition du Secrétariat était d'adopter une approche globale et coordonnée tenant compte des résultats de tous les comités techniques et du fait que ni le MSC ni le MEPC n'avaient de groupes de travail disponibles pour entreprendre cette tâche. Toutefois, le Comité a eu des doutes quant à la faisabilité d'un groupe de travail conjoint et n'a pas appuyé cette proposition.

Déclaration du Groupe spécial international de l'Initiative "United for Wildlife" sur le transport illicite de produits d'espèces sauvages

17.9 Le Comité a examiné le document FAL 40/17/3 (Secrétariat), qui contenait la Déclaration du Groupe spécial international de l'Initiative "United for Wildlife" sur le transport illicite de produits d'espèces sauvages, laquelle avait été signée par le Secrétaire général de l'Organisation le 15 mars 2015. Le Comité a noté que cette déclaration avait été préparée par le Groupe spécial international sur le transport illicite de produits d'espèces sauvages et

que les signataires s'engageaient fermement à lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

17.10 Le Comité a noté que de nombreux acteurs du secteur des transports, dont des compagnies représentées au sein du Groupe spécial, étaient convenus de faire appliquer une politique de tolérance zéro, qui consistait à ne jamais faciliter ou tolérer sciemment le transport illicite d'espèces sauvages ou de produits d'espèces sauvages. Cette politique serait incluse dans des documents tels que les conditions de transport, les contrats de travail et les contrats conclus avec les clients, ainsi que dans le matériel promotionnel.

17.11 Le Comité a noté qu'il existait de nombreux parallèles entre le commerce illicite d'espèces sauvages et le commerce illicite de drogues, question qu'il avait déjà traitée par le passé, par exemple en adoptant la résolution FAL.9(34), intitulée "Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux". Le Comité a reconnu que l'OMI n'était pas l'organisme responsable de la prévention et de l'élimination du commerce illicite d'espèces sauvages ou de l'introduction clandestine de drogues mais a estimé que faute de prendre les mesures qui s'imposaient pour empêcher le transport de ces produits à bord des navires, les gens de mer risquaient d'être retardés lorsqu'étaient lancées des actions en justice, de même que leurs navires.

17.12 Le Comité a pris note des renseignements figurant dans le document FAL 40/17/4, dans lequel la CLIA rendait compte de son expérience au sein du Groupe spécial international de l'Initiative "United for Wildlife" sur le transport illicite de produits d'espèces sauvages et indiquait qu'elle appuyait ce groupe, de même que son projet de déclaration.

17.13 Le Royaume-Uni, rappelant le coût humain du commerce illicite d'espèces sauvages, qui finançait la criminalité organisée et les groupes armés illégaux, s'est félicité de ce que le secteur maritime participe déjà aux travaux du Groupe spécial international et a vivement souhaité que se poursuive la participation à ces travaux cruciaux.

17.14 Le Comité a invité les États Membres et les délégations observatrices à porter la Déclaration à l'attention des autorités nationales compétentes et des membres qui les composaient.

Renseignements concernant l'établissement de définitions uniformes des opérations portuaires des navires aux fins de garantir la sécurité, l'efficacité et la viabilité de la logistique des transports

17.15 Le Comité a examiné le document FAL 40/INF.3, dans lequel BIMCO *et al.* fournissaient des renseignements sur les discussions qui étaient en cours au sein du secteur en vue d'établir des définitions des opérations portuaires des navires qui soient acceptées sur au niveau international et il a noté que des organisations internationales et des représentants de 15 grandes compagnies maritimes et de quatre ports de premier rang avaient collaboré dans le cadre d'une équipe spéciale chargée d'optimiser les escales au port en vue de mettre au point une interprétation commune des stades des opérations maritimes portuaires en termes d'heure, de lieu et d'activité conformément aux pratiques actuelles à bord des navires, dans les terminaux et dans le cadre de contrats commerciaux.

17.16 Le Comité a invité les coauteurs à présenter au FAL 41 les résultats de la mise à l'essai des nouvelles définitions pour les opérations portuaires qui aurait lieu en temps réel lors d'escales de navires en 2016.

Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies pour le Yémen

17.17 Le Comité a pris note des renseignements fournis par le Secrétariat au sujet des travaux du Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies pour le Yémen (UNVIM) créé en application de la résolution 2216 (2015) du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies :

- .1 dans sa résolution 2216 (2015), adoptée le 14 avril 2015, le Conseil de sécurité de l'ONU demande aux États Membres, en particulier à ceux qui sont voisins du Yémen, d'inspecter, conformément à leurs pouvoirs et à leur législation nationaux et dans le respect du droit international, toutes les cargaisons à destination du Yémen qui se trouvent sur leur territoire, si les États Membres en question se trouvent en possession de renseignements indiquant qu'il existe des motifs raisonnables de penser que la cargaison contient des armes et du matériel connexe interdits par le paragraphe 14 de la résolution;
- .2 en application de la résolution 2216 (2015) et à la demande du Gouvernement de la République du Yémen, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a créé le Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies (UNVIM) en vue de faciliter les importations commerciales au Yémen; et
- .3 sur le site Web de l'UNVIM accessible au public (<http://www.vimye.org/>, en anglais uniquement) se trouvent des renseignements supplémentaires sur la résolution 2216 (2015), des renseignements à l'intention des États Membres, les procédures types d'exploitation afférentes à l'UNVIM et des formulaires en ligne destinés à être utilisés par le secteur.

18 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

18.1 Ayant décidé d'inscrire à l'ordre du jour une nouvelle question intitulée "Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer" (voir le paragraphe 1.8 ci-dessus), le Comité a examiné au titre du présent point de l'ordre du jour les renseignements communiqués dans le document FAL 40/17 (Secrétariat) au sujet des résultats de la Réunion interinstitutions de haut niveau destinée à traiter la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, qui s'était tenue au Siège de l'OMI les 4 et 5 mars 2015, ainsi que le document FAL 40/17/2 sur les amendements à la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1.

18.2 Le Comité a noté que, lorsqu'il avait examiné les résultats des délibérations de la Réunion interinstitutions de haut niveau, le LEG 102 avait noté que cette réunion avait eu pour but de faciliter le dialogue et de promouvoir une meilleure coopération et une plus large harmonisation entre les institutions des Nations Unies, les organisations internationales, les organisations non gouvernementales et le secteur des transports maritimes. Les avis ci-après avaient été exprimés :

- la question des mouvements migratoires mixtes était un problème mondial et les systèmes de recherche et de sauvetage de la communauté maritime n'étaient pas conçus pour secourir des centaines de milliers de personnes se trouvant à bord de petites embarcations inaptes à prendre la mer et abandonnées à la dérive dans les voies de navigation;

- le Comité juridique devrait examiner le régime juridique international traitant du problème complexe des mouvements migratoires effectués par mer et identifier les lacunes à combler;
- cette question devrait également être renvoyée de toute urgence au MSC, au Comité FAL et au Conseil;
- la situation des migrants en mer et des services de recherche et de sauvetage (SAR) dans la région de la Méditerranée étant désespérée, il fallait prendre d'urgence des mesures et les obstacles de procédure ne devraient pas empêcher le Comité juridique et l'OMI de s'attaquer à ce problème; et
- certaines délégations ont exprimé leur préoccupation au sujet de la révision proposée de la définition du terme "détresse", estimant que cette question ne relevait pas du mandat du Comité juridique.

18.3 Le Comité a noté que, lors d'une séance spéciale sur les mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, organisée pour considérer les résultats des délibérations de la Réunion interinstitutions de haut niveau, le MSC 95 avait examiné les questions clés relevant de sa compétence, y compris la recherche et le sauvetage et l'exploitation des navires de commerce, à la lumière des opérations de sauvetage de grande ampleur effectuées récemment, et qu'après en avoir débattu, il avait :

- .1 décidé d'inscrire à l'ordre du jour du MSC 96 une question intitulée : "Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer";
- .2 invité les États Membres à soumettre au MSC 96 des documents dans lesquels ils donneraient plus de détails sur les problèmes et les suggestions évoqués lors du MSC 95;
- .3 inscrit à l'ordre du jour du NCSR 3 le résultat escompté 5.1.2.2 – Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer – de son agenda pour la période biennale 2016-2017; et
- .4 transmis au Sous-comité NCSR, pour examen, les Recommandations relatives à la sécurité et à la sûreté des gens de mer et des personnes secourues et chargé le NCSR 3 de faire rapport au MSC 96.

18.4 Le Comité a noté par ailleurs que, à l'invitation de l'Italie, une réunion informelle destinée à examiner le cadre juridique pour le sauvetage en mer de migrants issus de mouvements migratoires mixtes s'était tenue au Siège de l'OMI le 21 septembre 2015.

18.5 Lorsqu'il a examiné le document FAL 40/17/2, le Comité a noté que, donnant suite à la recommandation de la réunion interinstitutions de haut niveau visant à traiter la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, selon laquelle il fallait mettre en place des bases de données communes sur les incidents concernant les migrants et sur les trafiquants présumés et les navires suspects, les Secrétariats respectifs de l'OMI, de l'OIM et de l'ONUDC avaient proposé au MSC 95 d'apporter des amendements à l'appendice de la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 afin qu'il rende compte des renseignements sur les incidents concernant les migrants et sur les trafiquants présumés et les navires suspects qui devaient être inclus dans les bases de données communes, et avaient laissé de côté l'aspect relatif à la traite des migrants car cette question sortait du cadre établi pour la coopération entre ces trois organisations.

18.6 Le Comité a également noté que, après avoir examiné les propositions relatives aux bases de données communes sur les incidents concernant les migrants et sur les trafiquants présumés et les navires suspects, le MSC 95 avait :

- .1 accepté en tant que "travaux en cours" le modèle de rapport modifié qui figurait en annexe au document MSC 95/21/10/Add.1;
- .2 renvoyé la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 et le modèle révisé au Comité FAL, afin que ce dernier les examine du point de vue de la simplification des formalités, en vue de l'adoption d'une circulaire conjointe MSC/FAL par le FAL 40 et le MSC 96; et
- .3 invité les Gouvernements Membres à porter le modèle de rapport modifié à l'attention de toutes les parties intéressées et à fournir à l'Organisation, en temps voulu, des renseignements exacts sur les incidents concernant les migrants et sur les trafiquants présumés et les navires suspects en utilisant le module du GISIS consacré à la simplification des formalités.

18.7 Aucun document contenant des observations sur le document FAL 40/17/2 n'avait été soumis au FAL 40. Toutefois, après en avoir délibéré, le Comité a décidé de recommander que le MSC tienne compte de ce qui suit lorsqu'il modifierait la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 :

- .1 le caractère non obligatoire du texte des directives devrait être retenu;
- .2 le premier paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire relatif à la Convention contre la criminalité transnationale organisée devrait être supprimé;
- .3 le troisième paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire devrait faire référence aux États Membres plutôt qu'aux Gouvernements contractants;
- .4 à propos du modèle de rapport figurant à l'appendice de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire, le titre du rapport devrait indiquer qu'il traitait d'incidents concernant les migrants en mer;
- .5 dans le modèle de rapport, comme n'apparaissait pas très clairement la différence entre les renseignements demandés dans les rubriques intitulées "Brève description de l'incident et des mesures prises" et "Renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer", ces deux rubriques devraient être fusionnées; et
- .6 pour qu'il soit facile de la mettre à jour à l'avenir, cette circulaire devrait rester une circulaire MSC relevant du MSC plutôt que devenir une circulaire conjointe MSC-FAL.

Témoignages de gratitude

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

- M. Cristiano Aliperta (Italie), qui était affecté à d'autres fonctions;
- Mme Elisabeth Barsacq (France), qui était retournée dans son pays;
- M. Ismael Cobos (Espagne), qui était affecté à de nouvelles fonctions;
- Seung-hwan Cho (République de Corée), qui était retourné dans son pays;
- M. Jo Espinoza-Ferrey (OMI), qui avait pris sa retraite;
- M. Mario Rubén Farinón (Argentine), qui était affecté à d'autres fonctions;
- M. Marten Koopmans (CE), qui avait pris sa retraite;
- M. Sylvain Lachance (Canada), qui avait pris sa retraite;
- M. Guangling Li (Chine), qui était retourné dans son pays;
- M. Ali Akbar Marzban (République islamique d'Iran), qui était retourné dans son pays;
- M. Dumisani Ntuli (Afrique du Sud), qui était retourné dans son pays;
- M. Ibraheem Olugbade (Nigéria), qui avait pris sa retraite;
- Mme Olga O'Neil (OMI), qui avait pris sa retraite;
- M. Charlie Piersall (ISO), qui avait pris sa retraite;
- M. Juan Pedro Retamoso (Uruguay), qui était retourné dans son pays;
- M. Fidel Eduardo Reyes (Pérou), qui était retourné dans son pays;
- M. Carlos Salgado (Chili), qui était retourné dans son pays;
- M. Pedro San Miguel (OMI), qui avait pris sa retraite;
- Mme Janet Tang (OMI), qui avait pris sa retraite;
- M. Andrew Winbow (OMI), qui avait pris sa retraite; et
- M. Noriyoshi Yamagami (Japon), qui était retourné dans son pays.

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

19.1 Le Conseil est invité à prendre les mesures suivantes à sa cent-seizième session ordinaire :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarantième session et, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre à l'Assemblée à sa trentième session, accompagné de ses observations et recommandations;
- .2 noter que le Comité a adopté des amendements à l'Annexe de la Convention FAL en vue de leur diffusion conformément à l'article VII 2) a) de la Convention et a décidé qu'ils entreraient en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII 2) b) le 1er janvier 2018, à moins que, avant le 1er octobre 2017, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements (paragraphe 4.9 et 4.10 et annexe 1);

- .3 noter les décisions ci-après prises au sujet de la révision des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité FAL :
 - .1 utiliser une terminologie contraignante afin que le texte soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet de l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (paragraphe 14.4);
 - .2 supprimer la mention du mot "directives" dans tout le texte (paragraphe 14.4);
 - .3 approuver en conséquence le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.5); et
 - .4 modifier le titre du point de l'ordre du jour "Application des Directives du Comité" pour l'intituler "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée (paragraphe 14.8);
- .4 noter que le Comité a décidé d'annuler la décision qu'avait adoptée le FAL 37 au sujet de la fréquence des sessions du Comité FAL et de tenir à l'avenir une session ordinaire chaque année (paragraphe 15.7 et 15.8);
- .5 noter que le Comité a décidé de réduire la durée des sessions du Comité à quatre jours et huit séances avec services d'interprétation, cette décision s'appliquant au FAL 41 et aux sessions suivantes du Comité, et que la durée des sessions serait revue périodiquement compte tenu de la charge de travail imposée par l'ordre du jour (paragraphe 15.9);
- .6 noter que le Comité a décidé de tenir une session en 2018 et une session en 2019 (chacune ayant une durée de quatre jours et comprenant huit séances avec services d'interprétation) (paragraphe 15.10);
- .7 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 15.14 et annexe 4);
- .8 prendre note de la version actualisée de l'agenda du Comité de la simplification des formalités au-delà de la période biennale (paragraphe 15.16 et annexe 5); et
- .9 prendre note des résultats des délibérations du Comité au sujet de l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments obligatoires (paragraphe 17.1 à 17.8) et noter en particulier que le Comité a décidé de ne pas appuyer la proposition du Secrétariat visant à constituer pendant le FAL 41 un groupe de travail conjoint MSC/MEPC/FAL qui examinerait les prescriptions et proposerait des solutions communes sur l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments de l'OMI (paragraphe 17.8).

19.2 Le Comité de la sécurité maritime est invité à prendre les mesures suivantes à sa quatre-vingt-seizième session :

- .1 prendre note des résultats des délibérations du Comité FAL sur la question des directives sur les aspects de la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces liés à la facilitation (paragraphe 9.5 à 9.12) et, en particulier, des avis et décisions suivants :
 - .1 le Comité FAL avait un rôle à jouer dans l'action menée par l'Organisation face à l'augmentation des cybermenaces (paragraphe 9.11.1);
 - .2 le Comité FAL avait des responsabilités importantes en matière de gestion des risques liés aux cybermenaces dans le domaine de la facilitation (paragraphe 9.11.2);
 - .3 si le MSC décidait d'élaborer des directives sur la cybersécurité, il faudrait, afin d'éviter toute duplication, que ce soit des directives conjointes FAL/MSC, dont les principes puissent être appliqués à toutes les parties prenantes, y compris à la fois les navires que les installations à terre (paragraphe 9.11.3); et
 - .4 noter la décision de reporter à 2017 l'échéance des travaux relatifs à ce point de l'ordre du jour, étant donné qu'il fallait attendre la décision du MSC sur la question (paragraphe 9.12);
- .2 prendre note des résultats des délibérations du Comité FAL sur la question des certificats électroniques (paragraphe 6.1 à 6.21) et en particulier :
 - .1 noter que le Comité a décidé que les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques resteraient sous la forme d'une circulaire FAL et ne seraient ni transformées en résolution de l'Assemblée ni intégrées dans le Répertoire de l'OMI et que des données d'expérience continueraient d'être recueillies sur la mise en œuvre des certificats électroniques (paragraphe 6.17);
 - .2 prendre note de l'approbation la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 concernant l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 6.18);
 - .3 noter que le Comité a décidé de ne pas constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et d'inviter les États Membres qui mettent en œuvre des certificats électroniques à continuer de faire part de l'expérience acquise en présentant des renseignements au FAL 41 (paragraphe 6.19); et
 - .4 examiner le projet d'amendements à la résolution A.1052(27) sur les Procédures de contrôle par l'État du port, 2011 visant à promouvoir une plus large acceptation des certificats électroniques qu'avait approuvé le FAL 40 et, s'il le juge approprié, le soumettre ensuite à l'Assemblée pour adoption (paragraphe 6.21 et annexe 2);

- .3 prendre note des résultats des délibérations du Comité FAL sur la question des mouvements migratoires mixés dangereux effectués par mer (paragraphe 8.14 à 8.17, et 18.1 à 18.7) et en particulier :
 - .1 prendre note des renseignements concernant la nouvelle plate-forme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer et de la décision du Comité d'encourager les Gouvernements Membres à communiquer en temps voulu à l'Organisation des renseignements exacts sur les cas de migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects en utilisant le module du GISIS sur la simplification des formalités (paragraphe 18.14 à 18.17);
 - .2 tenir compte des recommandations suivantes lorsqu'il modifierait la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 (paragraphe 18.7) :
 - .1 le caractère non obligatoire du texte des directives devrait être retenu;
 - .2 le premier paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire relatif à la Convention contre la criminalité transnationale organisée devrait être supprimé;
 - .3 le troisième paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire devrait faire référence aux États Membres plutôt qu'aux Gouvernements contractants;
 - .4 à propos du modèle de rapport figurant à l'appendice de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire, le titre du rapport devrait indiquer qu'il traitait d'incidents concernant les migrants en mer;
 - .5 dans le modèle de rapport, comme n'apparaissait pas très clairement la différence entre les renseignements demandés dans les rubriques intitulées "Brève description de l'incident et des mesures prises" et "Renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer", ces deux rubriques devraient être fusionnées; et
 - .6 pour qu'il soit facile de la mettre à jour à l'avenir, cette circulaire devrait rester une circulaire MSC relevant du MSC plutôt que devenir une circulaire conjointe MSC-FAL;
- .4 noter les décisions ci-après prises au sujet de la révision des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité FAL :
 - .1 utiliser une terminologie contraignante afin que le texte soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet de l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (paragraphe 14.4);
 - .2 supprimer la mention du mot "directives" dans tout le texte (paragraphe 14.4);

-
- .3 approuver en conséquence le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.5); et
 - .4 modifier le titre du point de l'ordre du jour "Application des Directives du Comité" pour l'intituler "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée (paragraphe 14.8);
 - .5 prendre note des résultats des délibérations du Comité au sujet de l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments obligatoires (paragrapes 17.1 à 17.8) et noter en particulier que le Comité a décidé de ne pas appuyer la proposition du Secrétariat visant à constituer pendant le FAL 41 un groupe de travail conjoint MSC/MEPC/FAL qui examinerait les prescriptions et proposerait des solutions communes sur l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments de l'OMI (paragraphe 17.8).
- 19.3 Le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre les mesures suivantes à sa soixante-dixième session :
- .1 prendre note des résultats des délibérations du Comité FAL sur la question des certificats électroniques (paragrapes 6.1 à 6.21) et en particulier :
 - .1 noter que le Comité a décidé que les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques resteraient sous la forme d'une circulaire FAL et ne seraient ni transformées en résolution de l'Assemblée ni intégrées dans le Répertoire de l'OMI et que des données d'expérience continueraient d'être recueillies sur la mise en œuvre des certificats électroniques (paragraphe 6.17);
 - .2 prendre note de l'approbation la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 concernant l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 6.18);
 - .3 noter que le Comité a décidé de ne pas constituer à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'accès électronique aux certificats et documents et d'inviter les États Membres qui mettent en œuvre des certificats électroniques à continuer de faire part de l'expérience acquise en présentant des renseignements au FAL 41 (paragraphe 6.19); et
 - .4 examiner le projet d'amendements à la résolution A.1052(27) sur les Procédures de contrôle par l'État du port, 2011 visant à promouvoir une plus large acceptation des certificats électroniques qu'avait approuvé le FAL 40 et, s'il le juge approprié, le soumettre ensuite à l'Assemblée pour adoption (paragraphe 6.21 et annexe 2);

- .2 noter les décisions ci-après prises au sujet de la révision des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité FAL :
 - .1 utiliser une terminologie contraignante afin que le texte soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet de l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (paragraphe 14.4);
 - .2 supprimer la mention du mot "directives" dans tout le texte (paragraphe 14.4);
 - .3 approuver en conséquence le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.5); et
 - .4 modifier le titre du point de l'ordre du jour "Application des Directives du Comité" pour l'intituler "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée (paragraphe 14.8);
- .3 prendre note des résultats des délibérations du Comité au sujet de l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments obligatoires (paragraphe 17.1 à 17.8) et noter en particulier que le Comité a décidé de ne pas appuyer la proposition du Secrétariat visant à constituer pendant le FAL 41 un groupe de travail conjoint MSC/MEPC/FAL qui examinerait les prescriptions et proposerait des solutions communes sur l'examen des prescriptions administratives figurant dans les instruments de l'OMI (paragraphe 17.8).

19.4 Le Comité de la coopération technique est invité à prendre les mesures suivantes à sa soixante-sixième session :

- .1 prendre note des résultats des délibérations relatives au projet d'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.27 à 5.32) et en particulier :
 - .1 noter que le Comité n'avait pas été en mesure de recommander une marche à suivre pour élaborer un prototype de guichet unique maritime et que des renseignements supplémentaires étaient nécessaires pour examiner la question plus avant (paragraphe 5.31); et
 - .2 noter qu'il était important de connaître les besoins des utilisateurs pour définir la portée d'un prototype de guichet unique maritime et que, à cet égard (paragraphe 5.32), le Comité avait :
 - .1 invité les États Membres nécessitant une assistance pour mettre en œuvre des guichets uniques maritimes à se mettre en rapport avec le Secrétariat (falsec@imo.org) dès que possible pour exposer leurs besoins spécifiques et chercher des solutions;

-
- .2 invité les États Membres et les organisations qui étaient disposés à appuyer la mise en œuvre de guichets uniques maritimes ou l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime à se mettre en rapport avec le Secrétariat ou à soumettre des renseignements au FAL 41; et
 - .3 chargé le Secrétariat de présenter au FAL 41 une analyse des besoins, un résumé des caractéristiques communes et tous renseignements supplémentaires;
- .2 noter les décisions ci-après prises au sujet de la révision des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité FAL :
 - .1 utiliser une terminologie contraignante afin que le texte soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet de l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (paragraphe 14.4);
 - .2 supprimer la mention du mot "directives" dans tout le texte (paragraphe 14.4);
 - .3 approuver en conséquence le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.5); et
 - .4 modifier le titre du point de l'ordre du jour "Application des Directives du Comité" pour l'intituler "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée (paragraphe 14.8);

19.5 Le Comité juridique est invité à prendre les mesures suivantes à sa cent-troisième session :

- .1 noter les décisions ci-après prises au sujet de la révision des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité FAL :
 - .1 utiliser une terminologie contraignante afin que le texte soit aligné sur le document adopté par la résolution A.1099(29) au sujet de l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (paragraphe 14.4);
 - .2 supprimer la mention du mot "directives" dans tout le texte (paragraphe 14.4);
 - .3 approuver en conséquence le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.5); et
 - .4 modifier le titre du point de l'ordre du jour "Application des Directives du Comité" pour l'intituler "Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail", par souci de cohérence avec la décision susmentionnée (paragraphe 14.8);

- .2 prendre note des résultats des délibérations du Comité FAL sur la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer (paragraphe 8.14 à 8.17, et 18.1 à 18.7) et en particulier :
 - .1 prendre note des renseignements concernant la nouvelle plate-forme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer et de la décision du Comité d'encourager les Gouvernements Membres à communiquer en temps voulu à l'Organisation des renseignements exacts sur les cas de migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects en utilisant le module du GISIS sur la simplification des formalités (paragraphe 18.14 à 18.17);
 - .2 tenir compte des recommandations suivantes lorsqu'il modifierait la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 (paragraphe 18.7) :
 - .1 le caractère non obligatoire du texte des directives devrait être retenu;
 - .2 le premier paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire relatif à la Convention contre la criminalité transnationale organisée devrait être supprimé;
 - .3 le troisième paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire devrait faire référence aux États Membres plutôt qu'aux Gouvernements contractants;
 - .4 à propos du modèle de rapport figurant à l'appendice de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire, le titre du rapport devrait indiquer qu'il traitait d'incidents concernant les migrants en mer;
 - .5 dans le modèle de rapport, comme n'apparaissait pas très clairement la différence entre les renseignements demandés dans les rubriques intitulées "Brève description de l'incident et des mesures prises" et "Renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer", ces deux rubriques devraient être fusionnées; et
 - .6 pour qu'il soit facile de la mettre à jour à l'avenir, cette circulaire devrait rester une circulaire MSC relevant du MSC plutôt que devenir une circulaire conjointe MSC-FAL.

ANNEXE 1

**RÉSOLUTION FAL.12(40)
(adoptée le 8 avril 2016)**

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

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

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

RAPPELANT ÉGALEMENT les fonctions qui sont conférées au Comité de la simplification des formalités aux termes de la Convention en ce qui concerne l'examen et l'adoption d'amendements à la Convention,

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

1. ADOPTE, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, que ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2018 à moins que, avant le 1er octobre 2017, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements;
3. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, le texte des amendements qui figure en annexe à la présente résolution à tous les Gouvernements contractants;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de l'Organisation d'informer tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur desdits amendements.

ANNEXE

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

Chapitre 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 qu'un poste à quai soit disponible, pour assurer tous les services portuaires et de gestion au port nécessaires, répondre aux exigences du capitaine et de l'équipage, accomplir les formalités portuaires et autres (y compris la préparation et la communication des documents appropriés), ainsi que pour dédouaner ou réceptionner la cargaison au nom du mandant.

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 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). Le chargeur est également désigné "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, qui est spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge, est conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement et a des accessoires prévus à cet effet et est 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 mais il inclut 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.

Manifeste. Document récapitulatif des 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 de 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 **Inusitée.**

~~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

1.3**bis** **Norme.** Les pouvoirs publics prennent toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes d'échange électronique de l'information d'ici au 8 avril 2019.

1.3**ter** **Norme.** Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter 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. Une période d'au moins 12 mois doit s'écouler pour que leur utilisation soit obligatoire à compter de la date de l'adoption de ces systèmes.

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

1.3**quinter** **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 relatifs à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison que requièrent les pouvoirs publics.

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 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.

1.4 *Inusitée.*

1.5 *Inusitée.*

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.

1.6**bis** **Norme.** Lorsqu'ils adoptent des systèmes d'échange électronique des données qu'exigent les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison afin de 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 les données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, y compris les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou à d'autres normes agréées au niveau international, comme les normes XML.

1.6**ter** **Pratique recommandée.** Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient laisser la possibilité d'utiliser les 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) ne pas oublier 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 *Inusitée.*

1.8.1 *Inusitée.*

~~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~~ ont 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; et
- le ciblage de la contrebande,

et facilitent ainsi la légitime circulation des personnes et des marchandises.

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.

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

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

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 doivent mettre~~ mettent au point les procédures à suivre pour transmettre ~~ces les~~ données préalables à ~~transmettre préalablement~~ à l'entrée et à la sortie du navire, de façon à faciliter le traitement ~~des de ces données qu'ils exigent~~ pour que s'effectuent rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant 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 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.

2.1.3**bis** **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, quand ils soumettent les renseignements électroniques préalables concernant 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.

* 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.

- 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.

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 du navire
- 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 pas exiger plus de 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~~
- ~~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~~ est 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
- numéro OMI
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- État du pavillon du navire
- ~~nom du capitaine~~
- port de chargement
- port de déchargement
- position d'arrimage ~~à bord~~

- numéro de réservation/référence
- marques et numéros
 - numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) de fret
 - numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)
- numéro ONU
- désignation officielle de transport/(spécifications techniques)
- classe/(risque(s) subsidiaire(s))
- groupe d'emballage
- renseignements supplémentaires/polluant marin/point d'éclair/etc.
- risque(s) subsidiaire(s)
- point d'éclair (en °C, c.f.)
- polluant marin
- nombre et type de colis
- masse (kg) brute/nette ou volume (L)
- fiche de données de sécurité
- agent maritime.

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 de transition 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 dans la norme 1.3^{ter}, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

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 de transition mentionnée dans la norme 1.3^{ter}, 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 où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

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 et est authentifié ou validé d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qu'il fait état de toute modification du nombre ou de la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou indique qu'aucune modification n'est intervenue en la matière durant le séjour au port du navire.

2.13 *Inusitée.**

E. Escales 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 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 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.

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

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 visés dans la présente Annexe, les données qui ont été transmises de la manière prévue dans l'appendice 1 de la présente Annexe et qui a-ont été soit signées par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifiées, 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 que des modifications soient 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 acceptent dans ce cas qu'il soit dérogé aux délais fixés 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

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

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 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 qui en facilitent 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.** Lorsque **des gens de mer** ~~un marin~~ doivent se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passagers par un moyen de transport quelconque :

- a) pour rejoindre **leur son** navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre **leur son** navire dans un autre pays, ou retourner dans **leur 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.** ~~En règle générale,~~ Les pouvoirs publics ~~ne~~ 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.

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.

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

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 de 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 de 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 de 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 de 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 intéressés.

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 qui 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 descendre 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.

3.44**bis** **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 intéressé et au capitaine. Si le marin intéressé ou le capitaine le demande, ces motifs doivent leur être communiqués par écrit.

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

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils ~~descendent 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.*

* 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)).

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 ~~pendant une trop longue période de temps~~.

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;~~
- ~~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 séjour 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 incorporent 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 n'est 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, les capitaines du navire devraient 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 n'aient autorisé le débarquement du passager clandestin; ou
- le rapatriement dans un autre pays n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire ne le justifient; ou
- des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu n'aient échoué et qu'un changement de route ne 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~~ doivent faire 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, il~~ 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 l'État dont ils relèvent.

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 tenu 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~~ prendre les mesures voulues pour que la durée d'immobilisation au port soit 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~~ prendre les mesures voulues pour que des dispositions satisfaisantes soient prévues pour le déroulement des diverses opérations 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 également, 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 de dédouanement 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, des moyens d'accès facile et 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.

5.3bis 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 que, chaque fois que possible, elles 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 Inusitée. 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 autorisent l'admission temporaire de conteneurs ~~et~~ de palettes et d'équipement pour conteneur et d'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 facilitent 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 a été 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 d'un 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)			
121. 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)			
132. Description sommaire de la cargaison			
143. Nombre de membres d'équipage	154. Nombre de passagers	165. Observations	
Documents joints (indiquer le nombre d'exemplaires)			
176. Déclaration de la cargaison	187. Déclaration des provisions de bord		
198. Liste de l'équipage	2019. Liste des passagers	240. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus	
221. Déclaration des effets de l'équipage (à l'arrivée seulement)	232. Déclaration maritime de santé (à l'arrivée seulement)		
243. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé			

Réservé à l'administration.

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

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

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

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

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

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

		<input type="checkbox"/> Arrivée		<input type="checkbox"/> Départ		<input type="checkbox"/> 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. Prénom(s)	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'officier ou de l'agent dûment autorisé											

LISTE DES PASSAGERS
(Formulaire FAL 6 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. Nom de famille, prénoms	6. Prénom(s)	7. Nationalité	8. Date et lieu de naissance	9. Lieu de naissance	10. Sexe	11. Type de pièce d'identité ou du titre de voyage	12. Numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage	13. État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage	14. Date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage	15. Port d'embarquement	16. No de visa, le cas échéant	17. Port de débarquement	18. Passager en transit ou non		
19. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé															

MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES
(Formulaire FAL 7 de l'OMI)

(tel qu'exigé par les règles 4.2 et 7-2.2 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4.32 de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et le paragraphe 5.4.3.1 du chapitre 5.4 du Code IMDG)

Page No

1.1 Nom du navire			1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel					
1.4 Numéro du voyage			2. État du pavillon du navire			3. Port de chargement		4. Port de déchargement			
5. Position d'arrimage	6. Numéro de référence	7. Marques et numéros Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)	8. Numéro ONU	9. Désignation officielle de transport/ (spécifications techniques)	10. Classe/ (risque(s) subsidiaire(s))	11. Groupe d'emballage	12. Renseignements supplémentaires/ polluant marin/ point d'éclair/etc.	13. Nombre et type de colis	14. Masse (kg) ou volume (L)	15. Fiche de données de sécurité	
16. Agent maritime											
16.1 Lieu et date											
Signature de l'agent											

ANNEXE 2

PROJET D'AMENDEMENTS À LA RÉOLUTION A.1052(27) SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT, 2011

1 Le paragraphe 1.7.11 est modifié comme suit:

1.7.11 **Certificat valable** : certificat qui a été délivré, de manière électronique ou sur papier, directement par une Partie à une convention applicable ou pour son compte par un organisme reconnu et qui indique la date exacte à laquelle il prend effet, qui satisfait aux dispositions de la convention applicable et qui porte des indications correspondant aux caractéristiques du navire, de son équipement et de son équipage.

2 Le paragraphe 2.2.4 est modifié comme suit:

2.2.4 Si les certificats sont valables, le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port, si ses impressions générales et les observations visuelles qu'il a faites à bord confirment que la qualité de l'entretien est satisfaisante, devrait généralement limiter son inspection aux déficiences qui pourront avoir été signalées ou observées. Il faudrait vérifier la validité des certificats électroniques, si cela est jugé nécessaire, en suivant les procédures conservées à bord à cette fin*.

* Se reporter à la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.[2] contenant les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques.

ANNEXE 3

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

Ouverture de la session

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des amendements qu'il est proposé d'apporter à la Convention

Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL

Application du principe du guichet unique

Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer

Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins

Directives sur les aspects de la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces liés à la facilitation

Analyse et examen des recommandations visant à réduire les charges administratives prévues dans les instruments de l'OMI, y compris celles qu'a identifiées le SG-RAR

Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime

Relations avec d'autres organisations

Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail

Programme de travail

Élection du Président et du Vice-président pour 2018

Divers

Examen du rapport du Comité sur les travaux de sa quarante et unième session

ANNEXE 4

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

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	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	2017	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours		
1.1.2.1	Coopérer avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communiquer les décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours		
1.3.3.1	Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes	2016	FAL			Travaux différés		FAL 40/19, paragraphe 11.5
Note : Transféré à l'agenda du Comité au-delà de la période biennale.								
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		

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
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 reportés		
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	2017	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux en cours		
4.0.1.3	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour 2016-2017 acceptées par les Comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		
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		Travaux achevés		
4.0.3.1	Élaboration d'un nouveau cadre stratégique de l'Organisation pour la période 2018-2023	2017	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux en cours		
4.0.5.1	Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2016	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		FAL 40/19, paragraphe 14.5
5.1.2.2	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	2017	MSC/FAL	III	NCSR	Travaux en cours		MSC 95/22, paragraphe 21.18.3; FAL 39/16, paragraphe 6.32

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5.1.2.3	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2017	MSC/FAL/LEG			Travaux en cours		
5.2.1.18	Révision des Directives concernant la formation et l'enseignement minimaux requis du personnel des services d'amarrage à terre	2016	FAL			Travaux achevés		FAL 40/19, paragraphe 10.10
6.1.1.2	Directives sur les aspects de la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces liés à la facilitation	2016	FAL			Travaux prolongés		FAL 40/19, paragraphe 9.12
Note : Échéance des travaux reportée à 2017 afin de connaître la décision du MSC 96 au sujet de directives sur la cybersécurité.								
8.0.1.1	Révision approfondie de la Convention FAL	2016	FAL			Travaux achevés		FAL 40/19, paragraphes 4.9 et 4.10
8.0.2.1	Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins	Travaux annuels	MSC/FAL			Travaux achevés		
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	2017	FAL	MSC/MEPC/LEG/III		Travaux achevés		FAL.5/Circ.59/Rev.2; FAL 40/19, paragraphes 6.18 à 6.21; MEPC 68/21, paragraphes 13.2 et 17.26
8.0.3.2	Application du principe du guichet unique	Travaux continus	FAL			Travail continu		

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
14.0.1.1	Analyse et examen des recommandations visant à réduire les charges administratives prévues dans les instruments de l'OMI telles qu'identifiées par le SG-RAR	2017	Conseil	III/HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	MSC/MEPC/ FAL/LEG	Travaux en cours		

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
127	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 de la Convention FAL	FAL			2	FAL 37/17, paragraphe 4.6