

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
41^{ème} session
Point 17 de l'ordre du jour

FAL 41/17
7 avril 2017
Original: ANGLAIS

**RAPPORT DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE ET UNIÈME SESSION**

Table des matières

Section	No de page
1 GÉNÉRALITÉS	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	4
3 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	4
4 EXAMEN ET MISE À JOUR DU MANUEL EXPLICATIF DE LA CONVENTION FAL	5
5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE	8
6 MESURES VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ DES PERSONNES SECOURUES EN MER	17
7 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER	19
8 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS	22
9 DIRECTIVES SUR LES ASPECTS DE LA PROTECTION DU RÉSEAU DES TRANSPORTS MARITIMES CONTRE LES CYBERMENACES LIÉS À LA FACILITATION	24
10 ANALYSE ET EXAMEN DES RECOMMANDATIONS VISANT À RÉDUIRE LES CHARGES ADMINISTRATIVES PRÉVUES DANS LES INSTRUMENTS DE L'OMI, NOTAMMENT CELLES QU'A IDENTIFIÉES LE SG-RAR.....	25
11 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	26
12 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS.....	28

13	APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL.....	28
14	PROGRAMME DE TRAVAIL	33
15	ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2018.....	37
16	DIVERS	37
17	MESURES QUE LES AUTRES ORGANES DE L'OMI SONT INVITÉS À PRENDRE.....	40

ANNEXE 1	DIRECTIVES SUR LA GESTION DES CYBER-RISQUES MARITIMES	
ANNEXE 2	PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019	
ANNEXE 3	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE-DEUXIÈME 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	
ANNEXE 6	RÉSULTATS DU COMITÉ FAL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019 ALIGNÉS SUR LES NOUVELLES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES APPROUVÉES PAR LE C 117	
ANNEXE 7	LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2017	
ANNEXE 8	DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION NORVÉGIENNE	

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarante et unième session du 4 au 7 avril 2017 sous la présidence de M. Yuri Melenas (Fédération de Russie). Était également présente la Vice-présidente, Mme Marina Angsell (Suède).

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et d'un Membre associé, un représentant d'une commission régionale des Nations Unies et des observateurs d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 41/INF.1.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

1.3 Le Directeur de la Division de la sécurité maritime, prenant la parole au nom du Secrétaire général, a commencé son allocution d'ouverture en exprimant sa sympathie envers les victimes des attaques terroristes survenues à Saint-Pétersbourg le 3 avril 2017. Il a transmis les condoléances de l'Organisation à la délégation de la Fédération de Russie et aux familles et amis endeuillés des victimes innocentes de ces attaques terroristes.

1.4 Le Comité a été informé de la perte du superminéralier "**Stellar Daisy**", qui battait pavillon des Îles Marshall et appartenait à la République de Corée, dans l'Atlantique Sud, au large de l'Uruguay. Deux membres de l'équipage avaient alors été secourus par la Marine uruguayenne, et le Comité a salué les efforts inlassables de recherche et de sauvetage qui avaient été déployés par les autorités SAR uruguayennes. Huit marins coréens et 14 marins philippins manquaient encore à l'appel, et le Comité a prié les délégations coréenne et philippine de transmettre les condoléances de l'Organisation aux familles touchées par cet événement.

1.5 Le Directeur de la Division de la sécurité maritime, au nom du Secrétaire général, a insisté sur la nécessité de rendre le Comité encore plus représentatif et de promouvoir la participation active de toutes les parties prenantes au sein des gouvernements (par exemple toutes les entités intervenant dans les opérations, le contrôle et l'accomplissement des formalités portuaires, y compris les services de contrôle aux frontières, les douanes, les autorités sanitaires, les autorités chargées des produits agricoles et les autorités portuaires et maritimes) et du secteur. Dans cette optique, le Secrétaire général a encouragé les délégations à diffuser les résultats des travaux de la session auprès de ces entités et à les inviter à participer à toutes les futures sessions du Comité afin de mieux alimenter les débats.

1.6 Le texte intégral de cette allocution d'ouverture peut être téléchargé à partir du site Web de l'OMI à l'adresse : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Remarques du Président

1.7 Le Président a remercié le Directeur de la Division de la sécurité maritime d'avoir relayé les conseils et les paroles d'encouragement du Secrétaire général et lui a donné l'assurance que le Comité et ses groupes de travail tiendraient dûment compte de ses avis et requêtes au cours de leurs délibérations.

Adoption de l'ordre du jour

1.8 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire diffusé sous la cote FAL 41/1, tel que modifié, comme ordre du jour de la session et a décidé en outre qu'il tiendrait compte, lors de la session, de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 41/1/1, ainsi que du calendrier provisoire.

Pouvoirs

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

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Le Comité a pris note des renseignements fournis dans le document FAL 41/2 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux du MEPC 69, du MSC 96, du LEG 103, du C 116, de l'III 3, du TC 66, du MEPC 70, du MSC 97 et du C 117 qui portaient sur des questions intéressant ses propres travaux, puis il 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.

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

3.1 Le Comité a rappelé que le 8 avril 2016, le FAL 40 avait adopté à l'unanimité, par la résolution FAL.12(40), des amendements à l'Annexe de la Convention, conformément à l'article VII 2) a). Le Comité a noté que ces amendements devraient entrer 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.

3.2 Le Comité a noté également qu'aucun amendement à l'Annexe de la Convention n'avait été proposé aux fins d'examen ou d'adoption officielle à la présente session.

3.3 Le Comité a examiné les documents FAL 41/3 et FAL 41/8, dans lesquels les Îles Marshall proposaient d'inclure des renseignements concernant le port, le terminal et le poste à quai lors de la notification du lieu d'embarquement de passagers clandestins à l'appendice 3 de l'Annexe de la Convention FAL, à l'appendice de l'annexe à la résolution FAL.11(37) et à l'annexe de la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2, respectivement.

3.4 Avant d'examiner la proposition quant au fond, le Comité a examiné le document FAL 41/3/1 (Secrétariat), dans lequel la Division des affaires juridiques et des relations extérieures fournissait un avis sur la question de savoir si les appendices, et en particulier l'appendice 3, faisaient partie intégrante de la Convention FAL.

3.5 Le Comité a reconnu le bien-fondé de la proposition faite par les Îles Marshall et a procédé à un échange de vues au sujet d'une solution qui permettrait de rendre compte de cette interprétation. Lors de cet échange de vues, la délégation bahamienne a proposé que le Comité approuve une interprétation uniforme de l'appendice 3 de la Convention FAL, solution qu'elle considérait comme la plus simple pour traiter cette question. Le Comité a estimé que le Comité FAL n'était pas la tribune appropriée pour examiner la question du statut juridique des appendices de l'Annexe de la Convention FAL et que la question devrait plutôt être renvoyée au Comité juridique afin qu'il l'examine.

3.6 Le Comité a décidé de demander au Comité juridique d'examiner le statut juridique des appendices de la Convention FAL et de lui donner un avis, en ne perdant pas de vue que l'interprétation finale de la question de savoir si les appendices 1, 2, 3 et 4 de la Convention FAL faisaient partie de la Convention était une prérogative des Gouvernements contractants à la Convention.

3.7 Le Comité a décidé également de réviser la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.2 afin que dans les rapports sur les cas d'embarquement clandestin que les États Membres et les organisations internationales communiquaient au Secrétariat, la notification du lieu d'embarquement de passagers clandestins comprenne des renseignements supplémentaires concernant le port, le terminal et le poste à quai.

3.8 Le Comité a chargé le Secrétariat d'élaborer un document contenant les deux nouvelles circulaires FAL proposées afin qu'il l'examine le vendredi 7 avril.

3.9 Lorsqu'il a examiné le document FAL 41/WP.6, le Comité a approuvé la proposition d'une délégation visant à ce que la notification du lieu d'embarquement de passagers clandestins comprenne des renseignements supplémentaires concernant le "numéro de l'installation portuaire", en plus du port, du terminal et du poste à quai. Dans ce contexte, le Comité a approuvé :

- .1 la circulaire FAL.7/Circ.1 sur l'interprétation uniforme de l'appendice 3 de la Convention FAL; et
- .2 la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.3 sur la notification des cas d'embarquement clandestin.

3.10 Notant que le MSC avait adopté une résolution correspondante intitulée "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" (résolution MSC.312(88)), le Comité est convenu d'informer le MSC de l'échange de vues qui avait eu lieu à ce sujet et de la décision qu'il avait adoptée.

4 EXAMEN ET MISE À JOUR DU MANUEL EXPLICATIF DE LA CONVENTION FAL

4.1 Le Comité a rappelé que le FAL 36 avait approuvé le Manuel explicatif se rapportant à l'Annexe de la Convention, dans lequel figuraient des recommandations au sujet de l'interprétation des dispositions juridiques de la Convention, ainsi que des exemples de meilleures pratiques concernant l'application des Normes et des Pratiques recommandées. Le Manuel explicatif avait été diffusé le 11 octobre 2010 sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.202.

4.2 Le Comité a rappelé que le FAL 37 avait noté qu'il faudrait maintenir le Manuel à l'étude et le mettre à jour pour tenir compte des amendements qui pourraient être apportés à la Convention FAL et, du fait que le FAL 36 avait déjà achevé la mise au point du Manuel explicatif, il avait alors décidé de modifier le titre du résultat correspondant comme suit : "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".

4.3 Le Comité a rappelé qu'il avait déjà, à des sessions précédentes, identifié les questions, expressions et orientations ci-après qui devraient être examinées lors de l'examen du Manuel explicatif :

- .1 l'explication plus détaillée des normes acceptées à l'échelon international, y compris celles de l'ONU, dont il était question au paragraphe 3.5 du document FAL 37/WP.5;
- .2 les références faites au Cadre de normes SAFE de l'OMD dans les normes en général, et dans les Normes 1.6 et 2.1.3 en particulier, dont il était question aux paragraphes 3.6 et 4.3 du document FAL 37/WP.5;

- .3 les recommandations supplémentaires à fournir au sujet de la pratique recommandée 4.3.1.2 concernant les questions de sûreté liées aux mesures visant à empêcher les passagers clandestins de pénétrer dans les installations portuaires et/ou d'embarquer à bord des navires, dont il était question au paragraphe 5.1 du document FAL 37/WP.5;
- .4 les autres questions à traiter dans le Manuel explicatif, par exemple le niveau de sûreté, les normes de transmission des données électroniques acceptées à l'échelon international, les références à la circulaire MEPC.1/Circ.644, etc., dont il était question au paragraphe 6.1 du document FAL 37/WP.5;
- .5 la pratique suivie dans certains pays qui interdisaient l'utilisation de centres de données étrangers pour communiquer les renseignements relatifs aux navires en vertu de la Convention, une pratique qu'il fallait empêcher, ce dont il était question aux paragraphes 4.24 et 4.25 du document FAL 38/WP.4 et au paragraphe 4.42 du document FAL 38/15;
- .6 les Normes 1.3^{ter} et 2.16.1, dont il était question au paragraphe 18 et à l'annexe 2 du document FAL 39/4; et
- .7 l'ajout d'un certain nombre d'orientations supplémentaires requises, dans le Manuel explicatif, pour remplir les rubriques du formulaire FAL 7, dont il était question aux paragraphes 4.3 et 4.7 du document FAL 40/19 et à l'annexe 3 du document FAL 40/4.

4.4 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait examiné les conclusions du séminaire sur les passagers clandestins qui s'était tenu à Abidjan en mars 2014 (FAL 39/6 et FAL 39/6/1) et reconnu l'utilité des renseignements fournis, mais qu'il avait estimé qu'il serait prématuré d'entamer le débat sur les conclusions du séminaire d'Abidjan dans le cadre du processus d'examen général de l'Annexe de la Convention FAL. Le Comité a rappelé également que le FAL 39 avait noté qu'il avait été prévu d'organiser un séminaire analogue du 21 au 23 octobre 2014 à Durban (Afrique du Sud) à l'intention des ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique du Sud où avaient été signalés le plus de cas d'embarquement de passagers clandestins.

Constitution du Groupe de travail

4.5 Après avoir examiné les questions ci-dessus, le Comité a constitué le Groupe de travail chargé d'examiner et de mettre à jour le Manuel explicatif de la Convention FAL, sous la présidence de Mme Marina Angsell (Suède), et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 en tenant compte de la résolution FAL.12(40) et des questions déjà recensées par le Comité en vue de leur inclusion éventuelle dans le Manuel explicatif (FAL 37/WP.5, paragraphes 3.5, 3.6, 4.3, 5.1 et 6.1; FAL 37/17, paragraphe 4.39; FAL 38/WP.4, paragraphes 4.24 et 4.25; FAL 38/15, paragraphe 4.42; FAL 39/4, paragraphe 18 et annexe 2; FAL 40/19, paragraphes 4.3 et 4.7; et FAL 40/4, annexe 3), déterminer quelles sont les parties du Manuel explicatif de l'Annexe de la Convention FAL qui nécessitent d'être modifiées, afin que le Comité les examine à titre préliminaire;

- .2 élaborer le mandat d'un éventuel groupe de travail par correspondance sur le Manuel explicatif qu'il pourrait être décidé de constituer, afin que le Comité l'examine; et
- .3 présenter son rapport le jeudi 6 avril 2017.

Rapport du Groupe de travail

4.6 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 41/WP.4), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

4.7 Le Comité a pris note des progrès accomplis par le Groupe de travail sur la version révisée du Manuel explicatif et a approuvé le texte élaboré par le Groupe, tel que figurant à l'annexe du document FAL 41/WP.4, qui servirait de base pour la poursuite des travaux.

4.8 Le Comité a examiné la recommandation formulée par le Groupe de travail visant à reporter la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au résultat 8.0.1.2 et a décidé de reporter cette date à 2019.

Mandat du Groupe de travail par correspondance chargé d'examiner le Manuel explicatif

4.9 Le Comité a approuvé le mandat ci-après du Groupe de travail par correspondance intersessions chargé d'examiner le Manuel explicatif, dont les travaux seraient coordonnés par la France* :

- .1 examiner le texte du Manuel explicatif et élaborer un projet d'amendements, en se fondant sur l'annexe du document FAL 41/WP.4 et sur les décisions prises au FAL 41, en vue d'en mettre au point la version définitive;
- .2 vérifier que les renvois figurant dans le Manuel explicatif sont corrects;
- .3 examiner ce qu'il faudrait faire du texte explicatif se rapportant à des normes ou pratiques recommandées qui ont été supprimées et formuler un avis;
- .4 s'assurer que le texte du Manuel explicatif indique que les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes d'échange électronique de l'information d'ici au 8 avril 2019;
- .5 s'assurer que le texte du Manuel explicatif rend compte du fait que, dans un environnement électronique, ce sont les données qui sont pertinentes et non les documents;
- .6 passer en revue le texte du Manuel explicatif et proposer des modifications à apporter au texte pour qu'il s'applique indifféremment aux deux sexes;

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

- .7 formuler un avis sur la question de savoir si les orientations concernant les formulaires FAL devraient figurer dans le Manuel explicatif, si ces orientations devraient porter sur tous les formulaires ou sur un seul formulaire (Formulaire FAL 7) ou s'il est plus approprié de donner des orientations en renvoyant à un autre instrument; et
- .8 présenter son rapport en temps voulu pour que le Comité l'examine à sa prochaine session.

5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE

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

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait 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 unique maritime. Avant le FAL 40, pour donner suite aux décisions prises par le TC 65 et aux offres qui avaient été faites au C 114, le Secrétariat avait organisé une série de réunions consultatives avec d'autres organisations internationales (CNUCED, OMD et IPCSA), ainsi qu'avec le Chili, la Norvège, la République de Corée et la Commission européenne, soit les donateurs qui avaient généreusement proposé leur assistance. Ces réunions avaient pour but de déterminer la portée et les modalités de gestion du projet.

5.2 Ces réunions ont permis 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 en raison des exigences spécifiques des ports/utilisateurs et étaient déjà utilisés depuis de nombreuses années. L'une des principales difficultés constatées était toutefois le manque d'uniformité des formats utilisés pour la présentation des données. Il existait principalement trois formats : 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.

5.3 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait examiné les options ci-après, en se fondant sur les renseignements recueillis au cours des réunions consultatives susmentionnées :

- .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 tirés 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 le cadre de l'élaboration et de la mise en place de systèmes de guichet unique maritime; et
- .3 la troisième option consistait à ne pas élaborer de prototype mais à recommander l'utilisation d'un ou de plusieurs systèmes existants, soit parmi les systèmes proposés jusqu'à présent, soit un des nouveaux systèmes qui seront proposés à l'avenir.

5.4 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait pris note des points de vue ci-après qui avaient été exprimés lors des délibérations du Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires au sujet des options susmentionnées :

- .1 la majorité des délégations étaient favorables à l'élaboration d'un prototype fondé sur l'un des systèmes existants proposés par les donateurs, dans la mesure où cela pourrait permettre également d'harmoniser et de normaliser les notifications requises;
- .2 certaines délégations ont indiqué qu'elles préféraient utiliser des systèmes existants et axer les efforts sur les données à notifier et sur l'harmonisation et la normalisation des guichets uniques maritimes qui étaient déjà en place; toutefois, il a également été indiqué que cette option ne conviendrait pas à certains donateurs car elle pouvait avoir une incidence sur le niveau et le volume d'assistance à fournir; et
- .3 d'autres délégations ont également estimé que, bien que cela n'entre pas dans le cadre du mandat du Groupe de travail, on pourrait aussi réexaminer la possibilité de mettre au point un prototype entièrement nouveau une fois que l'on aurait décidé de la portée du système.

5.5 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait également noté le point de vue du Groupe de travail, qui était d'avis que les deux premières options n'étaient pas nécessairement incompatibles. Par ailleurs, les systèmes de guichet unique maritime qui étaient proposés par certains donateurs étaient actuellement mis à la disposition des États Membres qui sollicitaient une assistance, sur une base bilatérale.

5.6 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait noté aussi les avis ci-après qui avaient été exprimés par le Groupe de travail au sujet de l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime :

- .1 il existait plusieurs versions EDIFACT, mais toutes étaient compatibles avec les versions antérieures, et il pouvait y avoir différentes versions de XML, lesquelles n'étaient pas nécessairement tout à fait compatibles entre elles;
- .2 l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime évolutif, par modules, serait la solution la plus appropriée car il pourrait facilement être intégré dans des concepts de guichet unique plus larges et l'interopérabilité s'en trouverait améliorée;
- .3 il pouvait y avoir de nombreuses applications distinctes des guichets uniques maritimes au niveau national en fonction de la structure et des responsabilités des différentes autorités intervenant 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 faudrait étudier les attentes des utilisateurs et se mettre d'accord sur les principes élémentaires.

5.7 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait noté que le Groupe de travail estimait qu'il faudrait poursuivre l'analyse des exigences spécifiques des États Membres qui souhaitaient mettre en place un guichet unique maritime et qui avaient besoin d'une assistance afin de mettre au point un produit qui réponde à ces besoins particuliers.

5.8 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait noté aussi que le Groupe de travail avait conclu qu'il n'était pas en mesure de recommander une marche à suivre en vue de l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime et qu'il lui faudrait de plus amples renseignements pour pouvoir poursuivre l'examen de la question.

5.9 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait noté également qu'il était important de prendre en considération les besoins des utilisateurs pour définir la portée du prototype de guichet unique maritime et qu'à cet égard, il avait :

- .1 invité les États Membres qui avaient besoin d'une assistance pour mettre en place un guichet unique maritime à se mettre en rapport avec le Secrétariat (falsec@imo.org) dès que possible afin de lui faire part de leurs besoins spécifiques et d'étudier les solutions possibles;
- .2 invité les États Membres et les organisations qui étaient disposés à faciliter la mise en place de guichets uniques maritimes ou l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime à se mettre en rapport avec le Secrétariat ou à présenter des renseignements au FAL 41; et
- .3 prié le Secrétariat de présenter une analyse des besoins, un résumé des caractéristiques communes et tout complément d'information au FAL 41.

5.10 Le Comité a examiné les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet de l'élaboration par l'OMI d'un prototype de guichet unique maritime et a noté que le Secrétariat n'avait reçu aucune nouvelle observation ou proposition concernant les besoins spécifiques des pays bénéficiaires, mais qu'il avait reçu de plus amples renseignements au sujet de l'offre qu'avaient faite les donateurs (Chili, Norvège, République de Corée et Commission européenne).

5.11 Le Comité a examiné le document FAL 41/5/2, dans lequel le Japon proposait de modifier l'annexe A de la circulaire FAL.5/Circ.36 en vue d'y insérer une liste actualisée des guichets uniques maritimes existants, ce qui permettrait aux États Membres qui souhaitaient recevoir une assistance pour mettre en place un guichet unique maritime de se mettre en rapport avec les États Membres qui étaient prêts à fournir une assistance à cet égard. Cette meilleure pratique permettrait de faciliter la mise en place de guichets uniques maritimes.

5.12 La délégation norvégienne a souligné qu'il était important que l'Organisation mette au point un guichet unique maritime et que l'on se mette d'accord à la présente session sur les critères de performance élémentaires du système, par exemple les parties prenantes intéressées, la portée des renseignements, les normes, la simplicité et la souplesse. La déclaration de la délégation norvégienne est reproduite à l'annexe 8.

5.13 Le Comité a pris note de l'offre de la délégation péruvienne de partager son expérience en matière de guichet unique avec d'autres États Membres qui n'avaient encore pas mis en place un tel système, ainsi que de l'offre de la délégation singapourienne de mettre son expérience au service de l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime.

5.14 Le Comité a reconnu qu'il était urgent de mettre au point des guichets uniques maritimes car l'échange de renseignements informatisé deviendrait obligatoire le 9 avril 2019. Le Comité a reconnu également que l'harmonisation et la normalisation des éléments de données étaient au cœur de l'interopérabilité des guichets uniques maritimes.

5.15 Les membres du Comité ont longuement débattu de la question de savoir si le Comité devrait poursuivre l'examen du prototype de guichet unique maritime. Certaines délégations, inquiètes du manque de progrès qui avaient été faits depuis le FAL 40 et de l'absence d'observations et de propositions de la part des pays bénéficiaires, ont indiqué qu'elles préféreraient se concentrer sur la proposition du Japon qui visait à faciliter la coopération bilatérale pour promouvoir la mise en place des guichets uniques maritimes. D'autres délégations ont évoqué les avantages que pourrait présenter la mise au point d'un guichet unique maritime par l'OMI. Enfin, le Comité a décidé de charger le Groupe de poursuivre l'examen des différentes options pour aller de l'avant en ce qui concerne le guichet unique maritime et de lui fournir un avis.

5.16 Le Comité est convenu qu'il était utile de réviser les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36) pour rendre compte des modifications apportées aux Directives depuis leur approbation et, plus particulièrement, pour mettre à jour la liste des guichets uniques maritimes existants qui figure à l'annexe A et faciliter ainsi la coopération bilatérale en vue de promouvoir la mise en place des guichets uniques maritimes.

5.17 Compte tenu de cette décision, le Comité a chargé le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires d'envisager la mise à jour de la circulaire FAL.5/Circ.36 et d'élaborer la justification à l'appui de l'inscription d'un nouveau résultat visant à modifier cette circulaire, afin qu'il l'examine dans le cadre du point 14 de l'ordre du jour.

Normes de performance du système de signature électronique

5.18 Le Comité a examiné le document FAL 41/5/3, dans lequel l'ISO recommandait que le guichet unique maritime soit conçu comme un système de communication intermachines qui permette d'automatiser entièrement la communication des renseignements que les navires sont tenus de fournir, et que le Comité envisage d'élaborer des normes de performance du système de signature électronique.

5.19 Le Comité a estimé que le meilleur moyen de faire prendre conscience de la nécessité de mettre au point des solutions intermachines automatiques pour le futur guichet unique maritime était de l'indiquer dans le Manuel explicatif plutôt que dans une circulaire.

5.20 À l'issue d'un échange de vues approfondi, la majorité des membres du Comité étaient favorables à ce que le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires soit chargé de poursuivre l'examen de la proposition qui figurait dans le document FAL 41/5/3 et d'élaborer la justification à l'appui de l'inscription d'un nouveau résultat permettant l'élaboration de normes de performance du système de signature électronique, selon qu'il conviendrait.

Harmonisation et normalisation des formats utilisés pour la présentation des données

5.21 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait pris note du point de vue du Groupe de travail selon lequel il y avait à la fois des questions techniques et des questions de fond à régler pour pouvoir procéder à l'harmonisation et la normalisation des formats utilisés pour la présentation des données entre les différentes plates-formes actuelles du guichet unique maritime afin, entre autres, de réduire la charge administrative à bord des navires.

5.22 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait pris note aussi du point de vue du Groupe de travail selon lequel de nombreuses 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 qui devaient être menés en coopération avec différentes parties prenantes, en particulier la CEE-ONU, l'OMD et l'ISO, de la mise en place des systèmes de guichet unique maritime et des travaux que le Comité ne cessait de faire pour promouvoir les aspects de l'interopérabilité et de la facilitation.

5.23 Le Comité a rappelé par ailleurs que le FAL 40 avait pris note également du point de vue du Groupe de travail selon lequel les problèmes d'harmonisation et de normalisation découlaient souvent de différences inévitables dans les législations nationales, les modes d'organisation et les exigences en matière de données des différentes parties qui recevaient des renseignements, y compris les différents ports et États du port.

5.24 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 40 avait invité les autorités à promouvoir et à faciliter l'harmonisation des pratiques suivies dans leurs différents ports.

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

5.25 Le Comité a rappelé à cet égard que le FAL 40 avait décidé qu'à ce stade, le Répertoire de l'OMI ne devrait pas être restructuré mais qu'il faudrait plutôt revoir ou préciser les définitions relatives aux données qui figuraient dans les formulaires FAL de l'annexe 1 du Répertoire de l'OMI pour éliminer tout risque d'erreur d'interprétation des utilisateurs du Répertoire et d'autres parties intéressées, comme l'ISO, la CEE-ONU et l'OMD, et les harmoniser autant que possible avec les modèles de données de base.

5.26 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 40 avait décidé également qu'il faudrait revoir les formulaires FAL existants et les renseignements relatifs à la sûreté des navires afin de corriger les erreurs et les incohérences éventuelles, comme indiqué dans les documents FAL 40/6/1, FAL 40/6/1/Corr.1 et FAL 40/6/5.

5.27 Le Comité a rappelé en outre qu'au FAL 40, certaines délégations avaient estimé que l'on ne pouvait pas poursuivre la révision du Répertoire de l'OMI puisque ce travail n'avait pas été prévu dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation. D'autres délégations étaient de l'avis contraire et estimaient, tout en reconnaissant que le Répertoire de l'OMI n'avait pas été expressément mentionné dans le Plan d'action de haut niveau, que ce travail pouvait être effectué car il s'inscrivait dans le cadre des résultats inscrits à l'agenda actuel du Comité. Le FAL 40 avait toutefois conclu que la révision du Répertoire de l'OMI n'était pas mentionnée dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et avait donc décidé de ne pas approuver la recommandation du Groupe au sujet de la constitution du Groupe de travail par correspondance sur la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

5.28 Le Comité a rappelé par ailleurs que le FAL 40 avait invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre au FAL 41 des propositions visant à inscrire un nouveau résultat relatif à la révision du Répertoire de l'OMI. Compte tenu de la décision de ne pas constituer de groupe de travail par correspondance, le FAL 40 avait invité l'OMD à constituer un groupe de travail par correspondance officieux qui relèverait de son équipe de projet chargée du modèle de données (DMPT) et recevrait des observations et propositions 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 lieu au sein du Groupe de travail.

5.29 Le Comité a rappelé enfin que le FAL 40 avait noté que d'autres travaux sur les relations entre les éléments de données seraient menés parallèlement par la CEE-ONU, l'OMD, l'ISO et des acteurs du secteur privé (tels que le Shipping Message Development Group (SMDG) et le groupe PROTECT).

5.30 Le Comité a examiné le document FAL 41/5/1, dans lequel l'OMD rendait compte des progrès qui avaient été faits pendant la période intersessions au sujet de l'harmonisation des définitions relatives aux données et des relations entre les éléments de données, et a remercié l'OMD de son rapport et des progrès importants qui avaient été faits pendant la période considérée.

5.31 Le Comité a noté qu'il était important de normaliser les définitions relatives aux éléments de données figurant dans les formulaires FAL car cela aurait des retombées positives sur les travaux qu'il était en train de faire au sujet de l'interopérabilité, du guichet unique maritime, de la mise en place des certificats électroniques et l'e-navigation.

Étude de l'échange de renseignements dans le sens navire-côtière aux fins de l'efficacité de l'accomplissement des formalités portuaires par des moyens électroniques

5.32 Lorsqu'il a examiné le document FAL 41/INF.2 (République de Corée), le Comité a pris note des renseignements relatifs aux progrès qui avaient été faits au sujet de la normalisation technique de la technologie de communication maritime numérique et du futur plan de normalisation visant à numériser l'échange de renseignements dans le sens navire-côtière afin de faciliter le processus d'accomplissement, au port, des formalités concernant les navires. La République de Corée a fait savoir qu'elle avait l'intention de fournir davantage de renseignements à la prochaine session du Comité.

Directives pour l'utilisation des certificats électroniques

5.33 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 sur les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques.

5.34 Le Comité a noté que depuis le FAL 40, les Gouvernements de l'Allemagne, des Bahamas, du Danemark et de la Sierra Leone avaient informé le Secrétaire général qu'ils avaient décidé de délivrer des certificats électroniques. Ces renseignements avaient été diffusés respectivement sous couvert des lettres circulaires Nos 3646, 3705, 3712 et 3715.

5.35 Le Comité a noté que le Secrétariat avait mis au point un outil qui permettait de fournir et de consulter les renseignements relatifs à l'authentification des certificats électroniques dans le module du GISIS intitulé "Visites et délivrance de certificats" (Survey and Certification) et que l'Allemagne, le Danemark, le Libéria et la Sierra Leone avaient confirmé que leurs sites Web étaient disponibles aux fins de l'authentification des certificats électroniques par le biais du GISIS.

5.36 Le Comité a prié instamment les États Membres d'utiliser le GISIS pour fournir les renseignements relatifs aux sites Web aux fins de l'authentification des certificats électroniques, à la fois dans un souci d'efficacité et pour éviter d'avoir à diffuser des lettres circulaires en vertu de la résolution A.1074(28) intitulée "Notification et diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)".

5.37 Le Comité a noté que le Secrétariat avait pris contact avec les mémorandums d'entente sur le contrôle par l'État du port, en décembre 2016, en vue de déterminer s'ils avaient donné des instructions aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port au sujet de la reconnaissance des certificats électroniques :

- .1 les Secrétariats des Mémorandums d'entente de Paris, de la mer Noire, de Riyad et de Tokyo et de l'Accord de Viña del Mar ont fait savoir qu'ils avaient diffusé la circulaire FAL.5/Circ.39/Rev.2 à leurs fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port; et

- .2 le Secrétariat du Mémorandum d'entente de Paris a fait savoir également qu'il avait diffusé la circulaire PS 81, datée du 19 septembre 2016, dans laquelle figuraient des directives pour l'utilisation des certificats électroniques.

Résultats des travaux du NCSR 4 concernant les questions de facilitation liées aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires visés par la règle V/11 de la Convention SOLAS

5.38 Le Comité a pris note des renseignements ci-après fournis par le Secrétariat concernant les échanges de vues qui avaient eu lieu au NCSR 4 au sujet des résultats de l'essai au banc d'un système de comptes rendus de navires automatisés réalisé dans le contexte de la révision de la résolution MSC.43(64) sur les Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires, telle que modifiée, portant notamment sur les renseignements préalables à l'arrivée liés aux formulaires FAL :

- .1 le NCSR 4 avait décidé de ne pas poursuivre l'examen de cette question car le résultat se limitait aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires établis conformément à la règle V/11 de la Convention SOLAS. La transmission des renseignements préalables à l'arrivée dans le contexte des formulaires FAL et du guichet unique n'était pas une obligation qui découlait de la Convention SOLAS mais de la Convention FAL;
- .2 le NCSR 4 avait noté qu'au cours des échanges de vues, il avait été estimé qu'il fallait aborder la question des comptes rendus de navires d'une manière globale, en prenant en considération tous les aspects des comptes rendus des navires, notamment dans le contexte du guichet unique maritime, et qu'il faudrait examiner la question en consultation avec le Comité FAL; et
- .3 le NCSR 4 avait approuvé le projet de texte révisé des Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et avait estimé qu'il n'était pas nécessaire de prendre d'autres mesures.

5.39 Le Comité a estimé qu'il était prématuré d'examiner cette question plus avant.

Constitution du Groupe de travail

5.40 Après avoir examiné les questions ci-dessus, le Groupe a constitué le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, présidé par M. Butturini (États-Unis), et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 examiner les documents FAL 41/5, FAL 41/5/1, FAL 41/5/2 et FAL 41/5/3 et donner un avis au Comité sur la marche à suivre concernant la mise en place et l'interopérabilité du système de guichet unique maritime;
- .2 en se fondant sur le document FAL 41/5/2, examiner la meilleure manière de procéder pour actualiser la circulaire FAL.5/Circ.36 et son annexe et élaborer une justification à l'appui de l'inscription d'un nouveau résultat relatif à la modification des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36);

- .3 examiner le document FAL 41/5/3 et élaborer une justification à l'appui de l'inscription d'un nouveau résultat concernant l'élaboration de normes de performance des systèmes de signature électronique, selon qu'il conviendra; et
- .4 présenter un rapport le jeudi 6 avril 2016.

Rapport du Groupe de travail

5.41 Après avoir reçu et examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 41/WP.5), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et, en particulier, il a pris les mesures résumées dans les paragraphes qui suivent.

Projet de l'OMI relatif à la mise au point d'un prototype de guichet unique maritime

5.42 Le Comité a noté que d'une manière générale, le Groupe avait recommandé que le Comité continue d'appuyer le projet de l'OMI relatif à la mise au point d'un prototype de guichet unique maritime. En ce qui concernait les trois options recensées au paragraphe 5.3 du présent rapport, bien que certains membres du Groupe aient appuyé l'option 1, le Groupe s'est déclaré dans l'ensemble favorable à l'option 2, qui représentait le meilleur moyen de prendre en considération les connaissances spécialisées et les enseignements à tirer de la mise en œuvre des systèmes actuels de guichet unique, notant que cela n'était pas incompatible avec l'option 3 aux fins de la coopération entre États Membres.

5.43 Le Comité a noté que le Groupe avait estimé qu'il n'était pas en mesure d'appuyer pleinement l'une quelconque des trois options en raison des préoccupations qui avaient été exprimées au sujet de l'absence de renseignements concernant la portée et les plans du prototype et du projet, en particulier les conséquences qu'entraînerait la poursuite des travaux, en termes de budget et de ressources, si l'objectif n'était pas clairement défini.

5.44 Certaines délégations, tout en reconnaissant que le Groupe n'avait pas reçu d'instructions précises, se sont inquiétées de l'absence de progrès du projet, et des conséquences de l'option 2 du point de vue des délais. D'autres délégations ont toutefois estimé au contraire que le choix de l'option 2 était déjà un résultat qui permettait au Secrétariat de poursuivre le projet.

5.45 Le Comité a reconnu que le projet offrait un cadre auquel les États Membres pouvaient se reporter et qu'il ne visait pas à mettre en place un système mondial.

5.46 Le Comité a noté que l'obligation de mettre en place des systèmes d'échange électronique de l'information établie par la norme 1.3*bis* ne se référait pas au système de guichet unique maritime et que les Gouvernement contractants pouvaient utiliser d'autres mécanismes que le guichet unique pour y satisfaire. De ce fait, il a estimé qu'il n'était pas nécessaire que le projet soit achevé d'ici le 9 avril 2019.

5.47 Une délégation a estimé qu'il faudrait consulter le secteur lors de la réalisation de ce projet afin de s'assurer que les solutions envisagées reflétaient bien les pratiques suivies dans le secteur maritime.

5.48 Le Groupe a proposé que le Comité demande au Secrétariat de lui rendre compte à sa prochaine session des principaux résultats, des incidences budgétaires, du calendrier envisagé et de la manière dont le projet aiderait les pays bénéficiaires à respecter la portée, les principes et les recommandations énoncés dans la circulaire FAL.5/Circ.36 et à réaliser les autres objectifs fondamentaux du guichet unique d'ici l'échéance de 2019. Les délégations de

la Norvège et de la République de Corée se sont déclarées prêtes à apporter leurs concours au Secrétariat si besoin était.

5.49 Certaines délégations ont fait part de leur inquiétude au sujet de la proposition visant à ce que la responsabilité de ce projet repose sur le Secrétariat et ce dernier a été prié de faire savoir au Comité s'il était en mesure de réaliser ce travail.

5.50 Le Secrétariat a informé le Comité qu'à la suite de la demande qu'il avait faite au FAL 40 afin d'obtenir des orientations, il n'avait reçu aucune communication pendant la période intersessions. Le Secrétariat aurait besoin de définitions, de directives et de paramètres précis pour pouvoir réaliser ce projet. Le Secrétariat a également soulevé la question des incidences financières à long terme éventuelles qu'aurait la réalisation de ce projet.

5.51 Compte tenu de cette réponse, le Comité est convenu que la réalisation de ce projet ne devrait pas être confiée au Secrétariat et a invité les États Membres et les organisations internationales à lui fournir les informations en question à sa prochaine session. Le Comité a également décidé de charger le Secrétariat d'examiner les informations reçues et de fournir un avis au FAL 42 en conséquence.

Application et interopérabilité du guichet unique maritime

5.52 Le Comité a invité l'OMD à continuer d'accueillir le Groupe de travail par correspondance officieux, ouvert à toutes les parties intéressées, qui s'occupait des questions d'interopérabilité, de normalisation et d'harmonisation, et à rendre compte de ses progrès au FAL 42, selon qu'il conviendrait. Le Comité a reconnu l'importance de ces travaux compte tenu de la proximité de l'échéance des travaux, à savoir avril 2019.

5.53 Le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des documents concernant l'application du principe du guichet unique maritime qui traitent de questions telles que :

- .1 l'échange électronique d'informations, y compris la communication intermachines, les services Web et les interfaces utilisateur graphique;
- .2 l'intégration d'autres organismes nationaux et parties prenantes dans le guichet unique maritime;
- .3 les processus de rationalisation de la communication entre pouvoirs publics et entreprises et de l'accomplissement des formalités concernant les navires et la cargaison;
- .4 l'utilité que présente la collecte de renseignements au sujet des exigences nationales en matière de données qui vont au-delà de celles qui sont recommandées dans la Convention FAL et son annexe, ainsi que les préoccupations correspondantes; et
- .5 la manière dont le Comité peut faciliter l'application du principe du guichet unique maritime dans les pays en développement.

Examen de la justification des propositions relatives à de nouveaux résultats

5.54 Le Comité a décidé d'examiner la justification des nouveaux résultats qui avait été établie par le Groupe au titre du point 14 de l'ordre du jour (voir les paragraphes 14.3 et 14.4).

Mandat du Groupe de travail par correspondance chargé d'actualiser la circulaire FAL.5/Circ.36

5.55 Après avoir décidé d'approuver un nouveau résultat intitulé "Mise à jour des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes", le Comité a approuvé la constitution d'un groupe de travail par correspondance chargé de modifier les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes, dont les travaux seraient coordonnés par le Japon*, et lui a confié le mandat suivant :

- .1 réviser la circulaire FAL.5/Circ.36, y compris les Meilleures pratiques (annexe A), en tenant compte pour cela de la Convention FAL, telle que modifiée, des observations formulées en séance plénière, du document FAL 41/5/2, et des pratiques actuelles;
- .2 élaborer un projet de texte révisé de la circulaire FAL.5/Circ.36 afin de s'assurer qu'il est tenu compte des faits nouveaux survenus dans le commerce maritime, de la communication intermachines électronique et automatisée et de la coopération entre États Membres, ainsi que d'autres faits nouveaux pertinents intervenus depuis l'approbation des Directives en 2011, afin que le FAL 42 l'examine; et
- .3 rendre compte de l'état d'avancement des travaux au FAL 42.

5.56 Le Comité est convenu que le Groupe de travail par correspondance devrait attendre, pour entamer ses travaux, que le Conseil ait approuvé le nouveau résultat.

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

Accord régional pour la région de la Méditerranée

6.1 Le Comité a rappelé qu'au COMSAR 14, en mars 2010, le Secrétaire général avait offert ses bons offices pour faire progresser les débats au sujet des mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer dans la région de la Méditerranée.

6.2 Le Comité a rappelé que depuis cette décision, une réunion régionale s'était tenue en Italie, le 12 octobre 2011, au cours de laquelle les participants avaient approuvé en principe un projet de mandat et révisé en partie un projet de mémorandum d'entente régional. 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.

* **Coordonnateur :**
M. Junya Iida
Senior Researcher
International Coordination Division
National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Téléphone : +81468445019
Courriel : iida-j2rh@mlit.go.jp

6.3 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait noté qu'une réunion informelle des États Membres qui avaient participé aux débats précédents avait eu lieu le 13 avril 2015, mais qu'aucun progrès notable n'avait été fait à propos de l'accord régional.

6.4 Étant donné qu'aucun document n'avait été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour depuis le FAL 37, et qu'aucun progrès majeur n'avait été fait pendant cette période, le Comité a décidé d'inclure ce résultat dans son agenda au-delà de la période biennale en vue de réexaminer cette décision au FAL 42 et de donner un avis au MSC 98 en conséquence.

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

6.5 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait 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 du fait de la multiplication des opérations de grande ampleur entreprises récemment pour sauver des migrants. Le MSC 95 avait pris les mesures suivantes :

- .1 il avait décidé de transférer le résultat 5.1.2.2 intitulé "Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer" de l'agenda du Comité au-delà de la période biennale à l'agenda biennal du Sous-comité NCSR pour 2016-2017 et de l'inscrire à l'ordre du jour des travaux du NCSR 3; et
- .2 il avait transmis les Recommandations relatives à la sécurité et à la sûreté des gens de mer et des personnes secourues au NCSR 3 afin que ce dernier les examine et fasse rapport au MSC 96.

6.6 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait 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, et avait décidé ce qui suit :

- .1 il avait invité le MSC à encourager les États Membres et les organisations dotées du statut d'observateur à promouvoir la diffusion la plus large possible des Recommandations du secteur;
- .2 il était convenu qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures au sujet des Recommandations du secteur; et
- .3 il avait remercié l'ICS des travaux qu'elle avait faits à cet égard, qu'il jugeait précieux et utiles, il a pris note de la deuxième édition des Recommandations du secteur et des observations présentées aux paragraphes 7 à 10 du document NCSR 3/18, et il a noté en particulier que ces recommandations devraient rester un document évolutif aussi longtemps que nécessaire puis être diffusées et actualisées par les coauteurs du secteur.

6.7 Le Comité a rappelé que le MSC 96 avait encouragé les États Membres et les organisations dotées du statut d'observateur à promouvoir la diffusion la plus large possible des Recommandations du secteur et décidé que ces recommandations n'appelaient aucune autre mesure de la part du Sous-comité.

6.8 Le Comité a noté que ces recommandations avaient été placées sur le site Web de l'OMI¹.

7 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 40, pour donner 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, avait décidé d'inscrire la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer en tant que nouveau point 18 à l'ordre du jour provisoire du FAL 40.

7.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait examiné les résultats des délibérations 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, et qu'il avait noté lors de cet examen les décisions prises par le LEG 102 et le MSC 95.

7.3 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 40 avait noté qu'à l'invitation de l'Italie, une réunion informelle s'était tenue au Siège de l'OMI, le 21 septembre 2015, pour examiner le cadre juridique dans lequel s'inscrivait le sauvetage en mer de migrants issus de mouvements migratoires mixtes.

7.4 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait noté que pour donner suite à la recommandation de la réunion interinstitutions de haut niveau 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 de modifier l'appendice de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.1 afin de rendre compte des renseignements sur les incidents concernant les migrants et sur les trafiquants présumés et les navires suspects qui devaient figurer dans les bases de données communes, en laissant de côté la question de la traite des migrants car elle sortait du cadre de la coopération entre ces trois organisations.

7.5 Le Comité a rappelé par ailleurs que le FAL 40 avait décidé de recommander que le MSC 96 prenne en considération les points ci-après lorsqu'il modifierait la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.1 :

- .1 il faudrait maintenir le caractère non contraignant du texte des directives;
- .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 dans le troisième paragraphe de l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire, il faudrait faire référence aux États Membres au lieu des Gouvernements contractants;
- .4 en ce qui concernait le modèle de rapport joint en appendice à l'annexe du projet de texte révisé de la circulaire, le titre du rapport devrait indiquer qu'il s'agissait d'incidents concernant les migrants qui s'étaient produits en mer;

¹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Pages/Default.aspx>.

- .5 dans le modèle de rapport, étant donné que 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" n'était pas très claire, il faudrait fusionner les deux rubriques; et
- .6 pour qu'il soit plus facile, à l'avenir, de tenir la circulaire à jour, cette dernière devrait continuer à relever du MSC au lieu de devenir une circulaire conjointe MSC-FAL.

7.6 Le Comité a noté que le MSC 96, tenant compte des amendements proposés par le FAL 40, avait approuvé la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2 sur les mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic illicite ou au transport de migrants par mer. Par ailleurs, le MSC 96 avait également chargé le Secrétariat de communiquer tous les renseignements qu'il recevrait au sujet de l'efficacité de la notification des renseignements indiqués dans l'appendice de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2.

7.7 Le Comité a pris note des conclusions du colloque sur les mouvements migratoires effectués par mer qui s'était tenu à l'Université maritime mondiale, à Malmö, les 26 et 27 avril 2016, lequel avait réuni de nombreux organismes, experts et universitaires venus examiner tout un éventail de questions relatives aux mouvements migratoires mixtes effectués par mer. Cinq groupes avaient débattu de l'évaluation des mouvements migratoires effectués par mer, des droits de l'homme dans le contexte des migrations, du trafic de migrants et de la traite d'êtres humains par mer, des aspects de sécurité et de sûreté associés aux mouvements migratoires effectués par mer, ainsi que du droit international en matière de responsabilité et d'assurance.

7.8 Au cours de ce colloque, les dix besoins essentiels ci-après ont été identifiés :

- .1 maintenir la pression sur l'ONU afin qu'elle examine de nouveau la nécessité de trouver des refuges sûrs pour les migrants avant qu'ils ne prennent la mer, de transporter les demandeurs d'asile et les personnes les plus vulnérables pour les mener en lieu sûr à bord de navires appropriés (c'est-à-dire de transbordeurs), de manière à les soustraire ainsi des mains des trafiquants et des passeurs;
- .2 se préoccuper du bien-être des gens de mer qui pouvaient être traumatisés par des missions de sauvetage effroyables;
- .3 renforcer les ressources des centres d'accueil et ne pas laisser les États côtiers assumer les charges seuls;
- .4 mettre en place des politiques d'asile plus concrètes et plus pragmatiques;
- .5 examiner de plus près les facteurs d'incitation et cesser de se montrer si délicats et politiquement corrects face à une gouvernance et une corruption souvent affligeantes qui faisaient fuir la population des pays;
- .6 apprendre les uns des autres et reconnaître l'intérêt de la coopération bilatérale et interinstitutions au niveau opérationnel;
- .7 renforcer les capacités, transférer les technologies et fournir une assistance aux personnes plus démunies dans le monde en diffusant les enseignements tirés des événements en mer et à terre dans le cadre de la crise actuelle;

- .8 organiser des séances d'information régulières et renforcer la transparence afin de dissiper les rumeurs, lesquelles peuvent se répandre très rapidement, à l'ère des communications instantanées, et avoir un impact sur la manière dont réagissent les migrants;
- .9 renforcer les liens entre les organismes publics et les compagnies de navigation (comme le fait le Centre de fusion de l'information (IFC) à Singapour), une mesure de toute évidence utile qu'il pourrait être efficace d'appliquer dans d'autres domaines; et
- .10 s'assurer que les capitaines de navires reçoivent le plus d'appui possible, de la part de tous les intéressés, lorsqu'ils procèdent à des opérations de sauvetage, de sorte qu'ils n'aient aucune crainte ni doute au sujet de la nécessité d'intervenir.

7.9 Le Comité a remercié l'UMM d'avoir organisé cette importante conférence. On trouvera de plus amples renseignements sur le Colloque sur le site Web de l'UMM à l'adresse <http://www.wmu.se/news/symposium> et des présentations peuvent être téléchargées à partir de la plate-forme **Maritime Commons** à l'adresse http://commons.wmu.se/migration_by_sea.

7.10 Le Comité a noté que le Conseil de sécurité de l'ONU avait adopté, le 6 octobre, la résolution 2312(2016), par laquelle il renouvelait pour une nouvelle période de 12 mois les autorisations prévues dans les dispositions de la résolution 2240(2015) relative aux mesures visant à lutter contre le trafic de migrants et la traite d'êtres humains et à prévenir la perte de vies humaines en haute mer au large des côtes libyennes. Le texte intégral de cette résolution peut être téléchargé dans les six langues officielles de l'ONU à l'adresse [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2312\(2016\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2312(2016)).

7.11 Le Comité a noté que depuis le FAL 40, le Secrétariat avait participé à la Conférence sur la sécurité maritime et la protection des migrants dans le golfe du Bengale et la mer d'Andaman, qui s'était tenue à Jakarta les 26 et 27 juillet 2016, ainsi qu'à la réunion au Sommet de l'Assemblée générale des Nations Unies pour les réfugiés et les migrants qui s'était tenue au Siège de l'ONU à New York, le 19 septembre 2016. Le Comité a par ailleurs été informé que le Secrétaire général avait reconnu, à l'occasion du Colloque intitulé "International Seapower Symposium", qui avait rassemblé au Naval War College des États-Unis en octobre 2016 plus d'une centaine de chefs d'états-majors de marines nationales et de services de garde-côtes, la contribution notable que les navires déployés par un grand nombre de marines et de services de garde-côtes au niveau mondial apportait aux opérations de sauvetage en mer de migrants issus de mouvements migratoires mixtes.

7.12 Le Comité a noté qu'entre le MSC 96 (mai 2011) et le MSC 97 (novembre 2016), deux incidents seulement avaient été signalés, par un État Membre, accompagnés des renseignements indiqués dans l'appendice de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2, par le biais du module du GISIS relatif à la simplification des formalités, et qu'aucun renseignement concernant les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2 relatives aux actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime n'avait été communiqué.

7.13 Le Comité a noté que le MSC 97 avait constaté qu'aucun document n'avait été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour, que ce soit au MSC 96 ou au MSC 97.

7.14 Le Comité a noté que le MSC 97, tenant compte du fait que la crise humanitaire qui frappait la région méditerranéenne était loin d'être enrayée, avait invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des documents à la prochaine session du Comité et

encouragé les États Membres à signaler les incidents qui se produisaient en communiquant les renseignements indiqués dans l'appendice de l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2 par l'intermédiaire du module du GISIS relatif à la simplification des formalités.

7.15 Après avoir noté qu'aucun document n'avait été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour à ses dernières sessions, le Comité a souscrit à la décision du MSC 97, décidé de reporter à 2018 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce point de l'ordre du jour et invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des documents à sa prochaine session et a encouragé les États Membres à signaler les incidents en communiquant les renseignements indiqués dans l'appendice de l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2 par le biais du module du GISIS relatif à la simplification des formalités².

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

8.1 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait encouragé les États Membres et les organisations internationales à utiliser les modules du GISIS³ pour télécharger des données et consulter des renseignements.

Examen et analyse des rapports et renseignements sur les passagers clandestins

8.2 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait été informé par le Secrétariat de certaines améliorations apportées à l'interface du module du GISIS sur les cas d'embarquement clandestin qui visaient à faciliter le téléchargement des renseignements et l'établissement des rapports sur les passagers clandestins, et que, compte tenu des nouvelles fonctionnalités du GISIS, il avait décidé d'annuler la diffusion de la liste trimestrielle des cas d'embarquement clandestin et des circulaires contenant les statistiques annuelles relatives aux cas d'embarquement clandestin pour chaque année civile.

8.3 Le Comité a pris note des renseignements détaillés figurant dans la lettre circulaire No 3655 du 13 juin 2016 au sujet des améliorations apportées à l'interface du module du GISIS sur les cas d'embarquement clandestin. Cette lettre circulaire annulait en partie la lettre circulaire No 3281 en ce qui concernait les rapports sur les cas d'embarquement clandestin.

8.4 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, 80 en 2015 et 163 en 2016.

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

Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cas d'embarquement clandestin	253	73	90	70	61	28	55
Passagers clandestins	721	193	166	203	120	80	163

8.5 Le Comité a noté qu'au 31 décembre 2016, l'Organisation avait reçu au total 4 514 rapports, lesquels concernaient 14 113 passagers clandestins.

² Des renseignements sur la plate-forme interinstitutions ont été communiqués dans la lettre circulaire No 3569, diffusée le 15 juillet 2015.

³ 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.

8.6 Le Comité a noté que, malgré les nouvelles fonctionnalités disponibles dans le GISIS, la tendance à la baisse des notifications adressées à l'OMI était marquée et le nombre de rapports très peu élevé et que, par conséquent, les statistiques n'étaient pas très fiables.

8.7 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 a prié instamment les États Membres et les organisations internationales de communiquer en temps voulu à l'OMI des renseignements précis sur les cas d'embarquement clandestin, en utilisant pour cela le module du GISIS.

8.8 L'International Group of P&I Associations (P&I Clubs) a fait savoir au Comité qu'une troisième campagne de collecte de données avait été effectuée pour l'exercice 2014-2015, à la suite des renseignements communiqués au FAL 36 (FAL 36/6) et au FAL 38 (FAL 38/6/2). Une analyse complète de ces données sera publiée en temps voulu sur le site Web de l'International Group (www.igpandi.org).

8.9 D'après les renseignements communiqués, les chiffres recueillis montraient une réduction importante du nombre de cas d'embarquement clandestin et du nombre de passagers clandestins, et ainsi qu'une baisse du coût total. Le coût par cas d'embarquement clandestin/passager clandestin n'ayant pas beaucoup diminué, la baisse du coût total provenait essentiellement de la réduction du nombre de cas d'embarquement clandestin/passagers clandestins.

8.10 Les P&I Clubs ont fait savoir au Comité qu'en ce qui concernait les ports d'embarquement des passagers clandestins, il était à noter que les ports européens étaient en tête pour la première fois. À l'inverse, il y avait eu une réduction importante du nombre de cas d'embarquement clandestin dans certains des ports où l'OMI avait organisé des séminaires régionaux, ce qui donnait à penser que ces séminaires avaient permis de s'attaquer au problème de manière efficace.

8.11 Le Comité a remercié les P&I Clubs des renseignements communiqués.

8.12 Les P&I Clubs ont informé le Comité que des renseignements sur la troisième campagne de collecte de données seraient communiqués au FAL 42.

8.13 À la demande d'une délégation, qui estimait qu'il fallait réviser la résolution FAL.11(37) existante intitulée "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", afin de rendre compte des amendements à l'Annexe de la Convention adoptés par le FAL 40, le Comité a décidé de réviser cette circulaire.

8.14 Le Comité a estimé que la révision susmentionnée pourrait être considérée comme une correction mineure qui n'exigeait pas de nouveau résultat (conformément à l'interprétation dont il était rendu compte dans le résumé des décisions prises par le Conseil à sa vingt-septième session extraordinaire (C/ES.27/D, paragraphe 3.2 vi)), et a décidé de charger le Secrétariat d'élaborer une version révisée de la résolution pour que le Comité l'examine à sa prochaine session.

8.15 Après avoir noté que le MSC avait adopté une résolution à ce sujet, la résolution MSC.312(88) intitulée "Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin", le Comité a décidé d'informer le MSC de la décision qu'il avait prise, afin que ce dernier puisse déterminer s'il fallait réviser la résolution MSC.312(88), selon qu'il conviendrait.

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

8.16 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait noté que la nouvelle plate-forme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer, renseignée par le Secrétariat de l'OMI à l'aide des données contenues 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. Des renseignements concernant cette nouvelle plate-forme commune avaient été communiqués dans la lettre circulaire No 3569, diffusée le 15 juillet 2015.

8.17 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait 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.

8.18 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait décidé d'encourager les Gouvernements Membres à communiquer en temps voulu à l'Organisation des renseignements précis sur les incidents concernant des migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects par le biais du module du GISIS sur la simplification des formalités.

8.19 Le Comité a noté avec préoccupation que, depuis la date du lancement de la plate-forme, quatre cas seulement avaient été signalés dans la base de données commune sur le trafic illicite de migrants par mer.

8.20 Le Comité a réaffirmé qu'il encourageait les Gouvernements Membres à communiquer en temps voulu à l'Organisation des renseignements précis sur les incidents concernant des migrants et sur les passeurs présumés et les navires suspects par le biais du 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 LA FACILITATION

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 40, reconnaissant que la sûreté maritime était une question qui relevait du MSC, avait décidé que pour éviter les chevauchements d'activités, il fallait que les deux Comités coordonnent bien leurs travaux afin d'élaborer un ensemble unique de directives facultatives sur la gestion des cyber-risques, y compris la protection des données commerciales.

9.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 était convenu que le Comité avait son rôle à jouer dans l'action menée par l'Organisation face à l'augmentation des cybermenaces et qu'il avait des responsabilités importantes en ce qui concernait la gestion des risques liés aux cybermenaces dans le domaine de la facilitation, par exemple dans le contexte du guichet unique maritime, des processus relatifs aux certificats électroniques et à l'échange de données entre les navires et la terre, des renseignements préalables à l'arrivée à fournir en vertu de la Convention et des processus faisant intervenir l'interface navire-port.

9.3 Le Comité a rappelé aussi que le FAL 40 était convenu également que si le MSC décidait d'élaborer des directives sur la cybersécurité, il faudrait que ce soient des directives conjointes FAL/MSC, pour éviter les doubles emplois, et les principes sur lesquels reposaient ces directives pourraient être appliqués à toutes les parties prenantes, à bord comme à terre. Le FAL 40 avait par ailleurs décidé de reporter à 2017 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au présent point de l'ordre du jour puisqu'il fallait attendre les résultats des travaux du MSC à ce sujet, et d'inviter les États Membres à soumettre à la présente session des propositions concrètes sur les questions de facilitation qui devraient figurer dans les

éventuelles directives conjointes sur la cybersécurité, compte tenu des résultats des travaux du MSC 96.

9.4 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 96 avait approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1526 intitulée "Directives intérimaires sur la gestion des cyber-risques maritimes", étant entendu que ces directives pourraient ultérieurement être annulées et remplacées par une circulaire conjointe FAL/MSC une fois que le FAL 41 aurait achevé ses travaux relatifs aux questions de facilitation.

9.5 Le Comité a rappelé par ailleurs que le MSC 97 avait examiné la proposition relative à l'élaboration d'un instrument obligatoire visant à garantir une application uniforme des mesures et des procédures ayant trait à la cybersécurité à bord des navires comme à terre, dans le cadre des systèmes en interface avec les navires, et qu'il avait décidé d'attendre que le FAL 41 ait achevé ses travaux relatifs aux questions liées à la facilitation avant de continuer à examiner la possibilité de rendre les Directives obligatoires. Dans ce contexte, le Comité avait invité les États Membres intéressés à soumettre à une future session une proposition visant à inscrire un nouveau résultat afin que le Comité l'examine, selon que de besoin.

9.6 Notant que les Directives intérimaires actuelles couvraient déjà des questions de facilitation et qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour, le Comité a décidé de ne pas envisager de nouveaux amendements à apporter à la circulaire MSC.1/Circ.1526.

9.7 Le Comité a approuvé une circulaire conjointe FAL/MSC intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes", telle que figurant à l'annexe 1 du présent rapport, sous réserve d'une décision concordante du MSC 98.

9.8 Le Comité est convenu d'informer le Conseil que les travaux relatifs au présent point de l'ordre du jour étaient maintenant terminés.

10 ANALYSE ET EXAMEN DES RECOMMANDATIONS VISANT À RÉDUIRE LES CHARGES ADMINISTRATIVES PRÉVUES DANS LES INSTRUMENTS DE L'OMI, NOTAMMENT CELLES QU'A IDENTIFIÉES LE SG-RAR

10.1 Le Comité a rappelé que le C 113 avait chargé les Comités pertinents de passer en revue les prescriptions administratives qui relevaient de leur compétence et d'examiner les moyens de donner suite aux conclusions du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR), en vue d'élaborer des résultats appropriés à inclure dans le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour la période 2016-2017.

10.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait noté que, bien que les neuf prescriptions des instruments de l'OMI ayant trait à la facilitation qui relevaient de la compétence du Comité 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 qui relevaient de la compétence d'autres Comités (comme indiqué à l'appendice 6 du document C 113/11) et qu'à ce titre, il pourrait donc être utile que le Comité FAL les examine.

10.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait chargé le Secrétariat d'analyser les renseignements figurant à l'annexe du document FAL 40/17/1, en tenant compte des décisions prises par l'A 28 au sujet de la notification des renseignements par le biais du GISIS (résolution A.1074(28)) et des résultats des travaux du MEPC 69 et du MSC 96 sur cette question.

10.4 Après avoir examiné le document FAL 41/10, dans lequel le Secrétariat présentait son analyse des renseignements figurant à l'annexe du document FAL 40/17/1, le Comité a :

- .1 encouragé les Gouvernements Membres à utiliser le module du GISIS consacré aux notifications à faire en application de l'article VIII de la Convention FAL pour satisfaire aux prescriptions en la matière et à tenir à jour les renseignements communiqués;
- .2 encouragé les Gouvernements Membres à faire part de leurs préoccupations et/ou à formuler des recommandations au sujet de l'utilisation de ce module particulier du GISIS;
- .3 décidé qu'il était inutile de prendre des mesures au sujet des prescriptions relatives au rôle de dépositaire de l'OMI;
- .4 décidé qu'il était inutile de prendre des mesures au sujet de la prescription relative à l'obligation pour le Secrétaire général de communiquer des renseignements aux États Parties sur les cas d'acceptation, d'adhésion, de dénonciation, etc., étant donné que l'on pouvait déjà trouver ces renseignements dans l'actuel module du GISIS consacré à l'état des instruments (Status of Treaties);
- .5 décidé d'élaborer une circulaire pour recommander aux pouvoirs publics de fournir des renseignements aux capitaines de navires au sujet des prescriptions et des procédures à suivre pour débarquer des malades ou des blessés, afin de faciliter le processus (norme 2.21); et
- .6 décidé qu'aucune mesure ne devrait être prise au sujet des prescriptions identifiées par le SG-RAR qui n'étaient pas accompagnées de recommandations ou d'observations particulières (normes 3.3.6 et 4.6.1).

10.5 Le Comité a décidé d'informer le Conseil que les travaux relatifs au présent point de l'ordre du jour étaient maintenant achevés.

10.6 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.6/Circ.17 sur la communication de renseignements au capitaine d'un navire ayant besoin de débarquer des malades ou des blessés.

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

Activités ayant trait à la Convention FAL

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

11.2 Le Comité a examiné le document FAL 41/11, dans lequel le Secrétariat rendait compte des activités relatives à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée, qui avaient été menées à bien dans le cadre du PICT pendant la période allant de décembre 2015 à décembre 2016, et il a noté ce qui suit :

- .1 deux séminaires régionaux avaient été organisés au Guatemala et aux Fidji;

- .2 deux séminaires nationaux avaient été organisés respectivement aux Fidji et aux Philippines afin de promouvoir l'adhésion à la Convention FAL et de faciliter une meilleure application de cette convention. Ces séminaires nationaux avaient permis aux participants de mieux comprendre la Convention FAL, les moyens électroniques utilisés pour l'accomplissement des formalités concernant les navires et l'utilisation du concept de guichet unique. L'accent avait été placé également sur le renforcement de la coordination entre les pouvoirs publics et le secteur privé dans les ports; et
- .3 les autres projets importants relatifs à la facilitation comprenaient 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 (Objectif du Millénaire pour le développement No 1)", qui avait été exécuté au Cameroun entre 2013 et 2015. La mise en œuvre des recommandations issues de l'étude menée par le Secrétariat pouvait contribuer d'une manière concrète à l'amélioration de la facilitation du commerce maritime au Cameroun.

11.3 Le Comité a noté que le TC 66 avait remercié le Cameroun d'avoir partagé avec les États Membres de l'OMI l'expérience qu'il avait acquise lors de la mise en œuvre du projet.

11.4 La délégation camerounaise a remercié l'OMI d'avoir mené ce projet et a informé le Comité qu'à l'issue du TC 66, le Cameroun s'était mis en rapport avec le Secrétariat pour mettre en place d'autres activités d'assistance technique afin que le pays puisse mettre en œuvre les recommandations des consultants.

11.5 La délégation thaïlandaise a informé le Comité qu'un séminaire régional sur la facilitation du trafic maritime international serait organisé par l'OMI et la Thaïlande à Bangkok, du 22 au 25 mai 2017, avec la participation des pays suivants : Brunéi Darussalam, Cambodge, Indonésie, Malaisie, Myanmar, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam.

11.6 Le Comité a également noté qu'un séminaire national sur la facilitation du trafic maritime international s'était tenu au Togo en janvier 2017.

Priorités thématiques du PICT proposées pour la période biennale 2018-2019

11.7 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait approuvé les priorités thématiques relatives à la facilitation du trafic maritime à inclure dans le PICT pour la période biennale 2016-2017. Par la suite, à sa soixante-cinquième session, en 2015, le Comité de la coopération technique, avait approuvé le PICT pour la période biennale 2016-2017, lequel était fondé sur les priorités thématiques approuvées par les Comités et les besoins correspondants des pays en développement.

11.8 Le Comité a noté que le TC 67, qui allait avoir lieu en juillet 2017, était censé approuver le PICT pour 2018-2019, lequel serait élaboré sur la base de l'évaluation des besoins des bénéficiaires, du programme de travail approuvé de l'Organisation, des intérêts des partenaires de développement, des priorités thématiques approuvées par les Comités et des besoins correspondants des pays en développement.

11.9 À cet égard, bien que les principaux besoins des pays/régions n'aient pas beaucoup changé et que, par conséquent, les huit priorités thématiques que le FAL 36 avait examinées restent applicables à la plupart des régions, le Secrétariat, se fondant sur l'expérience acquise

dans le cadre des activités d'assistance technique, a proposé au Comité d'examiner les sept priorités thématiques pour la période biennale 2018-2019 qui étaient énoncées à l'annexe du document FAL 41/11/1.

11.10 Le Comité a décidé de fusionner les priorités thématiques 2 et 7 qu'avait approuvées le FAL 36 pour établir la nouvelle priorité thématique suivante : "Promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL, ainsi que son application effective et efficace aux fins de la facilitation du trafic maritime international, tout en tenant compte des besoins spécifiques des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement et, en particulier, des besoins de l'Afrique en matière de transport maritime".

11.11 Gardant à l'esprit la finalité et les objectifs de la Convention FAL, le Comité a noté qu'il serait peut-être judicieux de s'attacher, durant la période biennale 2018-2019, à répondre aux besoins liés à la simplification des formalités au niveau national, activités qui coûtaient bien moins cher par participant que les activités régionales. D'aucuns ont toutefois reconnu qu'il était nécessaire d'organiser des manifestations régionales, selon que de besoin. La définition des besoins liés à la simplification des formalités serait fondée sur les renseignements fournis par le biais des profils maritimes de pays. Au 29 mars 2017, on comptait 94 États Membres, soit environ 54 % du nombre total, ayant rempli leur profil maritime de pays. À cet égard, le Comité a prié instamment les États Membres de s'assurer que leur profil rendait bien compte de leurs besoins d'assistance technique en matière de simplification des formalités et que ces renseignements étaient tenus à jour.

11.12 Le Comité a approuvé les priorités thématiques sélectionnées pour le PICT pour la période biennale 2018-2019, qui figurent à l'annexe 2, et a chargé le Secrétariat de les communiquer au Comité de la coopération technique afin qu'il les examine en vue de les inclure dans le PICT.

12 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

12.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 41/12 (Secrétariat), le Comité a pris note des décisions pertinentes qui avaient été prises au C 116 et au C 117 au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales, des demandes d'admission au statut consultatif et des questions connexes.

13 APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL

Règlement intérieur révisé du Comité

13.1 Le Comité a noté qu'après avoir examiné le document C 116/4/3 (Bahamas) sur la durée du mandat des président(e)s des Comités et l'égalité des sexes, le C 116 avait décidé :

- .1 d'harmoniser les durées de mandat dans le Règlement intérieur de tous les Comités (et par extension des sous-comités) et de limiter la durée totale du mandat des présidents et des vice-présidents à cinq ans, le président et le vice-président étant rééligibles jusqu'à concurrence de quatre mandats consécutifs, et a prié les Comités concernés de modifier leur Règlement intérieur en conséquence et d'envisager de faire preuve de souplesse par rapport à la durée totale du mandat si des circonstances particulières l'exigeaient; et

- .2 d'utiliser, dans la version anglaise des Règlements intérieurs des Comités, le nouveau terme "chair" (président/présidente) s'appliquant indifféremment aux deux sexes et avait prié le Conseil et les Comités concernés de modifier leur Règlement intérieur en conséquence.

13.2 Le Comité a noté qu'après avoir examiné les demandes du C 116 susmentionnées, les Présidents du MSC et du MEPC avaient décidé de réviser et d'harmoniser les Règlements intérieurs des deux Comités en conséquence, de sorte que les mêmes règles leur soient applicables.

13.3 Le Comité a noté que le MEPC 70 avait approuvé le Règlement intérieur du MEPC, mais qu'après avoir examiné le document MSC 97/18/1, le MSC 97 n'avait pas approuvé le Règlement intérieur et avait invité les États Membres à soumettre des documents au MSC 98, en vue de faire part de leurs observations au sujet des articles suivants :

- .1 article 2 : nombre d'États Membres requis pour demander la tenue d'une session extraordinaire;
- .2 article 14.3 : inscription de questions à l'ordre du jour provisoire sur proposition d'un État Membre; et
- .3 article 34 : nombre d'États Membres constituant un quorum.

13.4 Le Comité a noté que le Président du Comité avait décidé de réviser le Règlement intérieur du Comité FAL, en saisissant cette occasion pour harmoniser les dispositions de ce Règlement avec celles qui étaient énoncées dans les projets de Règlements intérieurs du MSC et du MEPC, dans l'intérêt des Comités comme dans celui des délégations.

13.5 Le Comité a examiné le document FAL 41/13/1, dans lequel le Président proposait, conformément à la demande formulée par le C 116, un texte révisé du Règlement intérieur du Comité FAL aligné sur les Règlements intérieurs du MEPC et du MSC et harmonisé avec ceux-ci. Il a noté également que, lorsqu'il avait établi le projet de texte, le Président avait prêté une attention particulière aux questions suivantes :

- .1 limitation de la durée du mandat du/de la président(e) et du/de la vice-président(e) à cinq ans, avec possibilité de prolonger cette durée d'un an dans des circonstances exceptionnelles;
- .2 introduction de la nouvelle expression "le/la président(e)" et de la terminologie connexe sans distinction de sexe;
- .3 éclaircissements concernant l'applicabilité du Règlement intérieur du Comité à ses organes subsidiaires; et
- .4 révision générale du Règlement intérieur en vue de supprimer les dispositions obsolètes et caduques.

13.6 Le Comité a décidé :

- .1 de limiter le mandat du/de la président(e) et du/de la vice-président(e) à cinq ans, avec possibilité de prolonger cette durée d'un an dans des circonstances exceptionnelles; et
- .2 d'introduire la nouvelle expression "le/la président(e)" et la nouvelle terminologie connexe sans distinction de sexe.

13.7 Le Comité a examiné le document FAL 41/13/2, dans lequel les États-Unis, les Îles Cook et le Royaume-Uni proposaient de supprimer l'article 3, qui traitait des dispositions à prendre pour tenir des sessions extraordinaires du Comité et l'article 34.1, qui concernait le nombre d'États Membres constituant un quorum.

13.8 Le Comité a noté qu'à l'issue de la présentation en séance du document FAL 41/13/2, le Secrétariat avait pris la parole pour exprimer une certaine préoccupation au sujet de la proposition qui visait à augmenter le nombre d'États Membres nécessaires pour constituer un quorum en raison des incidences négatives que cela pourrait avoir sur l'utilisation du temps imparti au Comité. Le Comité a pris note de la proposition faite par le Président du Comité juridique dans le document LEG 104/8/1, qui visait à ce que les chiffres soient fondés sur des pourcentages représentatifs par rapport au nombre d'États Membres. En 1982, lorsque le texte initial du Règlement intérieur de ce Comité avait été adopté par le LEG 48, l'Organisation comptait 118 États Membres. Les seuils minimaux de 15 et 20 Membres figurant dans les articles 2 b) et 36 représentaient respectivement environ 13 et 17 % du total. Le nombre d'États Membres étant actuellement de 172, le Comité a examiné la proposition visant à utiliser les mêmes pourcentages pour ajuster les seuils susmentionnés, et les ajustements proposés feraient donc passer de 15 à 20 (environ 13 % de 172) le seuil fixé à l'article 3, et de 20 à 30 (environ 17 % de 172) celui fixé à l'article 34.1.

13.9 Au cours du débat approfondi qui a suivi concernant l'article 3, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 il n'avait jamais été nécessaire de tenir une session extraordinaire du Comité FAL, lequel se réunissait une fois par an, et étant donné que la tenue d'une session extraordinaire devrait être approuvée par le Conseil et ajoutée au programme des réunions de l'OMI, il était peu probable qu'une session extraordinaire puisse être organisée avant la session ordinaire suivante, la règle 3 pouvait donc être supprimée;
- .2 le fait qu'il n'ait jamais été nécessaire d'organiser une session extraordinaire du Comité FAL ne signifiait pas que cela ne serait jamais nécessaire et il n'existait aucune raison concrète pour écarter cette possibilité. En attendant, il n'était pas nécessaire de supprimer la disposition et la conserver dans le Règlement intérieur ne causerait aucun préjudice;
- .3 il était nécessaire d'harmoniser le Règlement intérieur du Comité FAL avec ceux des autres Comités. Si le Règlement des autres Comités contenait une disposition permettant de convoquer des sessions extraordinaires, il faudrait, à des fins d'harmonisation, que celui du Comité FAL contienne une disposition analogue;
- .4 l'un des coauteurs du document FAL 41/13/2 a informé le Comité qu'une proposition écrite analogue visant à supprimer la disposition permettant de convoquer des sessions extraordinaires avait été soumise au MSC 98;
- .5 le Président du MEPC a signalé que le MEPC 70 avait examiné et approuvé son nouveau Règlement intérieur (MEPC 70/18/Add.1, annexe 14), dans lequel les articles 3 et 34 avaient été conservés (15 États et 20 États, respectivement);

- .6 un certain nombre d'échanges de vues ont eu lieu au sujet des incidences budgétaires qu'entraînerait la convocation d'une session extraordinaire et de la probabilité que le Conseil doive approuver les dépenses connexes; et
- .7 étant donné que les membres du Comité n'étaient pas parvenus à un consensus sur la forme que devrait prendre l'article 3, il a été proposé de laisser l'ensemble du document en suspens jusqu'à ce que la question des articles 3 et 34 soit résolue.

13.10 Étant donné que les points de vue exprimés par les délégations qui ont pris la parole étaient également partagés, le Comité a décidé de permettre à un groupe de parties intéressées de se réunir de façon informelle en dehors des heures de réunion en vue de s'efforcer de résoudre la question et de lui rendre compte des résultats de son travail.

13.11 Le Comité a ensuite examiné l'article 34 concernant le nombre d'États Membres nécessaires pour constituer un quorum. Au cours de ces échanges de vues, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 notant qu'il était proposé dans le document FAL 41/13/2 que "la présence d'un tiers des membres constitue un quorum" et que cette proposition s'appuyait sur l'article 67 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale des Nations Unies, une délégation a estimé qu'il serait plus approprié de se fonder sur l'article 108 de ce règlement, qui portait sur les Comités. L'article 108 mentionnait la présence de 25 % des Membres;
- .2 d'aucuns se sont déclarés préoccupés par le fait que si l'on exigeait la présence de 33 % des Membres, le nombre requis s'approcherait dangereusement de la participation la plus faible aux réunions du Comité FAL;
- .3 une délégation a fait observer que les chiffres concernant la participation aux réunions du Comité FAL remontaient à la période précédant l'institutionnalisation du Comité, à l'issue de laquelle la participation avait augmenté et les préoccupations relatives au risque de ne pas obtenir de quorum avaient diminué;
- .4 des préoccupations ont également été exprimées au sujet du fait que les réunions auxquelles il n'y aurait pas de quorum risquaient d'être annulées alors que les délégations étaient venues de loin pour y assister, les interprètes auraient déjà été recrutés, etc., tout cela à grands frais;
- .5 certaines délégations se sont demandé s'il fallait modifier le nombre de Membres requis pour avoir un quorum. En réponse, l'un des coauteurs a indiqué qu'à son avis, les propositions faites visaient davantage à préserver la crédibilité de l'Organisation et à renforcer la légitimité des Comités en les rendant plus inclusifs;
- .6 certaines délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que l'intérêt de constituer un quorum et les conséquences que pourrait avoir le fait de ne pas atteindre un quorum n'avaient pas été clairement établis. À cet égard, le Comité a noté que l'actuel article 27 (articles 27 et 28 du projet de règlement modifié) visait à préciser cette question; et

- .7 une délégation a demandé des précisions au sujet de la question de savoir si le pourcentage de Membres qui devaient être présents pour atteindre un quorum s'appliquait aux Membres de l'Organisation ou aux Gouvernements contractants à la Convention FAL (actuellement 118). À cet égard, il a été noté que tous les États Membres de l'OMI pouvaient prendre part aux décisions du Comité mais que seuls les Gouvernements contractants à la Convention FAL pouvaient voter pour décider des modifications à apporter à la Convention.

13.12 Après avoir procédé à un examen approfondi de la question, le Comité a approuvé une solution de compromis suivant laquelle il fallait 25 % des Membres pour constituer un quorum (c'est-à-dire 43 États Membres, sur la base du nombre d'États Membres actuel, qui se monte à 172) et a décidé de modifier son Règlement intérieur en conséquence.

13.13 Le Comité a noté que le Groupe informel n'avait pas été en mesure de parvenir à un consensus et a donc pris les décisions suivantes :

- .1 il a approuvé les amendements au Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3;
- .2 il reviendrait au FAL 42 de prendre des décisions concernant l'article 3, à la lumière de la décision qui serait prise par le MSC 98;
- .3 les amendements au Règlement intérieur qui avaient été approuvés seraient maintenus en attente jusqu'à ce que la question de l'article 3 soit résolue, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait adopté, selon qu'il conviendrait.

Amendements au document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités

13.14 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.211 sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, laquelle remplaçait la circulaire FAL.3/Circ.210.

13.15 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait décidé d'informer les autres Comités qu'il avait révisé à cette session les Directives sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail pour leur conférer un caractère contraignant, afin de s'aligner sur la résolution A.1099(29) concernant l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation.

13.16 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 40 avait décidé également que le point de l'ordre du jour intitulé "Application des Directives du Comité" s'intitulerait 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.

13.17 Le Comité a pris note des progrès des autres Comités concernant la révision des directives sur l'organisation de leurs travaux et leurs méthodes de travail, qui était fondée sur la résolution A.1099(29), comme suit : le LEG 103 avait approuvé la circulaire LEG.1/Circ.8 intitulée "Organisation des travaux et méthodes de travail du Comité juridique"; le MEPC 70 et le MSC 97 avaient approuvé la circulaire MSC-MEPC.1/Circ.5 intitulée "Organisation des travaux et méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires", y compris l'utilisation d'expressions s'appliquant indifféremment aux deux sexes, et le TC 66 avait décidé, compte tenu du peu de temps disponible, d'examiner cette question à sa prochaine session.

13.18 Lorsqu'il a examiné la décision du C 116 mentionnée dans le document FAL 41/13 (Secrétariat), à savoir qu'il fallait utiliser, dans la version anglaise des Règlements intérieurs des Comités, le nouveau terme "Chair" (président/présidente), le Comité a décidé de remplacer les termes "président" et "vice-président" par les termes "président(e)" et "vice-président(e)" dans le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités. Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir et de diffuser le document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités par le biais d'une nouvelle circulaire FAL.

14 PROGRAMME DE TRAVAIL

Proposition de nouveau résultat concernant la révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique

14.1 Le Comité a examiné le document FAL 41/14 (États-Unis, CEE-ONU, OMD et ISO), dans lequel il était proposé de réviser le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, puis il a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale et à l'ordre du jour provisoire du FAL 42 un résultat intitulé "Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique", en prévoyant deux sessions pour achever les travaux.

Élargissement de la portée du résultat existant intitulé "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"

14.2 Le Comité a examiné le document FAL 41/4/1, dans lequel les Îles Marshall proposaient de modifier le résultat 8.0.1.2 existant intitulé "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", puis il a décidé de remplacer le titre de ce résultat par "Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL", de l'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale et à l'ordre du jour provisoire du FAL 42 et de reporter à 2019 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Proposition de nouveau résultat permettant d'élaborer des normes de performance des systèmes de signature électronique

14.3 Le Comité a examiné l'annexe 2 du document FAL 41/WP.5 qu'avait élaborée le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, qui contenait la justification à l'appui d'un nouveau résultat permettant d'élaborer des normes de performance des systèmes de signature électronique, puis il a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale et à l'ordre du jour provisoire du FAL 42 un résultat intitulé "Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange de l'information par le biais du guichet unique maritime", en prévoyant deux sessions pour achever les travaux.

Proposition de nouveau résultat permettant de revoir les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36)

14.4 Le Comité a examiné l'annexe 1 du document FAL 41/WP.5 qu'avait élaborée le Groupe de travail sur les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, qui contenait la justification à l'appui d'un nouveau résultat permettant d'actualiser les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes, et a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2017-2018 et à l'ordre

du jour provisoire du FAL 42 un résultat intitulé "Mise à jour des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes", en fixant à 2019 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Approbation des nouveaux résultats

14.5 Conformément aux dispositions pertinentes du document sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (résolution A.1099(29)), le Comité a invité le C 118 à approuver à son tour les nouveaux résultats ci-après qu'il avait approuvés :

- .1 Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (paragraphe 14.1);
- .2 Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange de l'information par le biais du guichet unique maritime (paragraphe 14.3); et
- .3 Mise à jour des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (paragraphe 14.4).

14.6 Le Comité a invité le C 118 à approuver la description du résultat 8.0.1.2 existant, modifiée comme suit : "Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL" (paragraphe 14.2).

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 42

14.7 Le Comité a modifié et approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour provisoire du FAL 42, telle qu'elle figure à l'annexe 3.

Constitution de groupes de travail et de rédaction pendant le FAL 42

14.8 Compte tenu des décisions prises au titre des divers points de l'ordre du jour, le Comité est convenu qu'il faudrait établir au FAL 42 des groupes de travail sur les questions suivantes :

- .1 commerce électronique; et
- .2 révision du Manuel explicatif de la Convention FAL.

14.9 Le Comité est convenu qu'il n'était pas possible à ce stade de prévoir s'il faudrait constituer aussi des groupes de rédaction au FAL 42.

14.10 Le Comité est convenu également que si besoin était, le FAL 42 devrait déterminer s'il fallait constituer d'autres groupes de travail ou de rédaction lorsqu'il examinerait les divers points de l'ordre du jour. Il a chargé le Secrétariat d'établir, en consultant le Président, le calendrier provisoire du FAL 42 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 42.

Date et lieu de la prochaine session

14.11 Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que le FAL 42 se tienne du 5 au 8 juin 2018 au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Royaume-Uni).

État d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats qui figurent dans le Plan d'action de haut niveau pour 2016-2017

14.12 Le Comité a approuvé l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats correspondants pour la période biennale 2016-2017, lequel avait été établi par le Secrétariat en consultation avec le Président, et a invité le C 118 à prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Comité de la simplification des formalités, tel qu'il figure à l'annexe 4.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

14.13 Le Comité a approuvé le compte rendu des résultats qu'il avait été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale, lequel avait été établi par le Secrétariat en consultation avec le Président, et a invité le C 118 à prendre note de l'agenda du Comité de la simplification des formalités au-delà de la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 5.

Alignement des résultats du Comité FAL sur le nouveau Plan stratégique pour la période 2018-2023, y compris les résultats qu'il est proposé d'inscrire à l'agenda du Comité FAL pour la période biennale 2018-2019

14.14 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait 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.

14.15 Le Comité a rappelé également que le Secrétariat avait fait part au FAL 40 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, prenne les mesures qu'il jugerait appropriées et rende compte ensuite de ses travaux au C 118.

14.16 Le Comité a noté que le C 117 avait approuvé un nouveau Plan stratégique pour la période 2018-2023, ainsi qu'un nouvel énoncé des objectifs à long terme, des principes fondamentaux à prendre en compte dans tous les travaux de l'Organisation et les sept orientations stratégiques suivantes :

- .1 renforcer l'application;
- .2 intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire;
- .3 répondre aux changements climatiques;
- .4 participer à la gouvernance des océans;
- .5 renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté;
- .6 assurer l'efficacité de la réglementation; et
- .7 assurer l'efficacité de l'Organisation.

14.17 Le Comité a pris note des renseignements ci-après que le Secrétariat avait communiqués au sujet du nouveau Plan stratégique, qui devrait être adopté à l'A 30 :

- .1 l'objectif principal de la restructuration du Plan stratégique était de simplifier les procédures et de garantir que le Plan stratégique continuait d'être utile pour orienter les travaux de l'Organisation, notamment en facilitant la mesure de la performance;
- .2 la nouvelle structure du Plan stratégique ne modifiait pas les travaux en cours des Comités et sous-comités;
- .3 le nouveau Plan stratégique devrait porter sur une période de six ans et il serait complètement réécrit tous les six ans afin de prendre en compte les nouvelles priorités. Toutefois, pour veiller à ce que l'Organisation reste souple et réactive face aux nouvelles problématiques, le Plan stratégique pourrait être revu tous les deux ans, si nécessaire;
- .4 les nouvelles orientations stratégiques ne couvriraient pas tous les domaines d'activité de l'Organisation, mais seulement ceux qui étaient considérés comme stratégiques pour la période en question. Cela impliquait que le Plan stratégique serait complètement réécrit tous les six ans (à la différence du Plan actuel, qui était continu et faisait l'objet d'une mise à jour tous les deux ans, mais sans révisions majeures) afin de prendre en compte les nouvelles priorités. Toutefois, pour veiller à ce que l'Organisation reste souple et réactive face aux nouvelles problématiques, le Plan stratégique pourrait être revu tous les deux ans, si nécessaire;
- .5 tous les résultats qui figuraient actuellement dans le Plan d'action de haut niveau ne seraient pas nécessairement alignés sur une orientation stratégique;
- .6 les résultats qui étaient alignés sur une ou plusieurs orientations stratégiques étaient ceux qui auraient une incidence directe sur la réalisation des orientations en question;
- .7 un certain nombre d'indicateurs de performance seraient élaborés pour suivre et mesurer les progrès de la réalisation des orientations stratégiques;
- .8 les résultats qui n'étaient pas alignés sur les orientations stratégiques continueraient de figurer sur la liste des résultats en sus de ceux qui étaient alignés sur ces orientations pour que tous les organes puissent passer en revue et examiner leur charge de travail tout au long de la période biennale;
- .9 l'annexe 4 du document FAL 41/WP.3 contenait les résultats du Comité FAL pour la période biennale 2018-2019 alignés sur les nouvelles orientations stratégiques approuvées par le C 117;
- .10 les résultats devraient être reclassés selon qu'ils étaient considérés comme stratégiques ou non;
- .11 l'un des problèmes rencontrés pour assurer un alignement cohérent des résultats était que certains résultats n'étaient pas libellés de sorte à décrire effectivement les travaux en cours. Il serait donc utile de revoir les résultats de sorte à garantir que les descriptions représentaient les travaux effectifs à entreprendre pendant la période biennale 2018-2019; et

- .12 pour garantir une application harmonieuse du nouveau processus de planification stratégique, le Conseil avait prié le Secrétariat d'établir une version révisée du document sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation (résolution A.1099(29)). Ce projet serait présenté au C 118, accompagné des résultats de tous les organes pour la période biennale 2018-2019 qui seraient alignés sur les nouvelles orientations stratégiques, ainsi que des indicateurs de performance qui serviraient à mesurer les progrès de la réalisation desdites orientations. Un groupe de travail chargé d'examiner ces questions serait constitué au C 118, en vue de permettre au Conseil de transmettre le nouveau Plan stratégique à l'Assemblée aux fins d'adoption.

14.18 Le Comité a approuvé les résultats du Comité FAL pour la période biennale 2018-2019 alignés sur les nouvelles orientations stratégiques approuvées par le C 117, tels qu'ils figurent à l'annexe 6, en vue de les soumettre au C 118.

15 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2018

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 2018.

16 DIVERS

Création d'un espace de travail collaboratif en ligne

16.1 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait examiné la proposition d'une délégation visant à ce que l'on crée un espace de travail collaboratif en ligne qui permette aux groupes de travail, aux groupes de travail par correspondance et aux groupes collaboratifs similaires de disposer d'une zone de travail virtuelle où partager des documents, par exemple de longues observations, des projets de directives, des normes du secteur, des projets de rapport, etc. Le Comité avait prié le Secrétariat d'étudier les incidences de cette proposition, y compris ses incidences budgétaires, et d'en informer le Comité et les autres organes de l'OMI.

16.2 Le Comité a examiné le document FAL 41/16/2 (Secrétariat) et a noté que ce projet pourrait être mis en place par les services informatiques de l'OMI, ce qui aurait certaines incidences budgétaires. À cet égard, afin de procéder à une estimation réaliste des coûts, il serait nécessaire de définir clairement la portée du système et d'indiquer la gamme de services qu'il offrirait compte tenu des besoins des utilisateurs.

16.3 Le Comité a reconnu les avantages qui pourraient découler de la mise en place d'un espace de travail collaboratif en ligne au sein de l'Organisation et a noté que d'autres organisations internationales avaient déjà mis en place des systèmes de ce type. Le Comité a également pris note des préoccupations exprimées par certaines délégations, notamment au sujet de la question de savoir si le système pourrait être appliqué dans le cas des groupes de travail, des incidences de ce système sur les pratiques de travail actuelles des groupes de travail et des groupes de travail par correspondance et de la nécessité d'obtenir des renseignements supplémentaires concernant les incidences budgétaires. Compte tenu de ces préoccupations, le Comité a décidé que l'examen de cette question devrait se poursuivre dans le cadre du Conseil plutôt que des Comités.

16.4 Le Comité a décidé d'en informer le C 118 et a invité les États Membres à soumettre au C 118 des propositions concernant la création d'un espace de travail collaboratif en ligne.

16.5 Le Comité a chargé le Secrétariat de fournir de plus amples renseignements au Conseil, y compris des détails sur l'espace de travail collaboratif en ligne, en particulier en ce qui concernait l'accessibilité du système et les incidences budgétaires de sa création et de son entretien.

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

16.6 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 (FAL.2/Circ.127), sous réserve d'une décision concordante du MSC 92 et du MEPC 65. Ces Comités avaient souscrit à la décision du FAL 38 et approuvé la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462.

16.7 Le Comité a rappelé que le LEG 103 avait prié le Secrétariat d'inscrire les certificats d'assurance prévus aux termes de la Convention d'Athènes de 2002, de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 et de la Convention SNPD de 2010 dans la future version révisée de la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord.

16.8 Le Comité a rappelé que l'III 3 avait décidé de ne pas inclure les certificats d'assurance prévus aux termes de la Convention SNPD de 2010 car cette convention n'était pas encore entrée en vigueur, et avait approuvé le projet d'amendements à la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord. Le Sous-comité avait prié le Secrétariat d'établir un projet de texte récapitulatif de la circulaire et de le soumettre au MEPC 70 et au MSC 97 aux fins d'approbation, en tenant compte de la nécessité de faire intervenir le Comité FAL et le Comité juridique, selon qu'il conviendrait, pour établir une circulaire conjointe du Comité FAL, du MSC, du MEPC et du Comité juridique.

16.9 Le Comité a rappelé que le MEPC 70 et le MSC 97 avaient approuvé, sous réserve de l'approbation du FAL 41 et du LEG 104, le projet de circulaire récapitulative FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, qui remplacerait la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, en tant que circulaire conjointe du Comité FAL, du MSC, du MEPC et du Comité juridique.

16.10 Le Comité a examiné le projet de liste récapitulative des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, dont le texte figurait à l'annexe du document FAL 41/16 (Secrétariat), et a approuvé, sous réserve d'une décision concordante du LEG 104, le projet de circulaire récapitulative FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, telle qu'elle figure à l'annexe 7 du présent rapport, laquelle remplacerait la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, en tant que circulaire conjointe du Comité FAL, du MSC, du MEPC et du Comité juridique.

Liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires qui intéressent les travaux du Comité de la simplification des formalités

16.11 Le Comité a examiné le document FAL 41/16/1, dans lequel le Secrétariat communiquait des renseignements au sujet de la décision du FAL 37 d'autoriser le Secrétariat à établir la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires ayant trait à la facilitation, afin qu'elle puisse être placée sur le site Web de l'OMI⁴, en lui demandant de la tenir à jour. Ce document contient également des renseignements sur les décisions prises par le Comité juridique, le MSC et le MEPC dans le but de faire figurer la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires dans le module du GISIS sur les instruments non obligatoires.

⁴ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/Pages/default.aspx>.

16.12 Le module du GISIS sur les instruments non obligatoires (site Web : <https://gisis.imo.org/Public/INSTR/Default.aspx>) a été ouvert au public et aux États Membres en janvier 2015. Il contient la liste à jour des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires liés à la sécurité et à la sûreté et sera perfectionné davantage afin d'inclure la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires intéressant les travaux du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin et, en particulier du Comité de la simplification des formalités, sous réserve de l'approbation du Comité.

16.13 Le Comité a noté les renseignements communiqués et a pris les décisions suivantes :

- .1 il a autorisé le Secrétariat à placer la liste récapitulative figurant en annexe au document FAL 41/16/1 dans le module pertinent du GISIS et à la mettre à jour directement par la suite;
- .2 lors de l'élaboration d'un nouvel instrument, il faudra examiner l'incidence de son approbation et/ou de son adoption sur les instruments non obligatoires existants et, si besoin est, insérer une note pertinente dans le nouvel instrument en question afin que la liste puisse être tenue à jour facilement; et
- .3 il a invité les États Membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales à fournir des informations en retour au Secrétariat afin d'assurer l'exactitude de ces listes, le Secrétariat étant chargé de rendre compte des questions d'une nature plus sensible au Comité compétent afin que celui-ci les examine.

Liste des publications existantes relatives à l'interface navire/port

16.14 Le Comité a examiné le document FAL 41/16/3, dans lequel l'ICHCA proposait de mettre à jour la liste des publications existantes relatives à l'interface navire/port (FAL.6/Circ.14) dans le cadre de la mise à jour proposée des publications relatives aux travaux du Comité de la simplification des formalités.

16.15 Le Comité a décidé de charger le Secrétariat de procéder à une révision complète de la circulaire FAL.6/Circ.14, en collaboration avec les autres organisations intéressées, selon qu'il conviendrait, et d'en informer le FAL 42.

Interface navire/port

16.16 Le Comité a examiné le document FAL 41/16/4, dans lequel l'ICHCA proposait d'inscrire de nouveau de façon permanente à l'ordre du jour du Comité FAL la question de l'"interface navire/port", qui y était inscrite par le passé.

16.17 Lors de l'échange de vues qui a suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 les questions relatives à l'interface navire/port devraient être traitées par ce Comité, en particulier du fait des nombreux accidents qui se produisaient au cours des opérations réalisées dans l'interface navire/port;
- .2 il faudrait éviter de faire figurer des questions de façon permanente à l'ordre du jour; et
- .3 les propositions visant à inscrire un nouveau résultat devraient être soumises conformément au document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité et formulées conformément aux critères SMART.

16.18 Le Comité a pris note des renseignements communiqués et des délibérations qui avaient suivi et a rappelé que les États Membres et les organisations internationales intéressés devaient respecter les dispositions du document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité lorsqu'ils soumettaient des propositions visant à inscrire un nouveau résultat.

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

16.19 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat indiquant que le Secrétariat de l'OACI avait l'intention de présenter un rapport d'activité à la réunion du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI qui devait se tenir en avril 2016 et de poursuivre les travaux pendant la période intersessions en vue de les achever avant l'été 2017.

16.20 Le Comité a rappelé également que le FAL 40 avait pris note des inquiétudes qui avaient été exprimées par certaines délégations au sujet du fait que les signes destinés aux gares maritimes qui étaient en train d'être examinés n'étaient pas liés à la sécurité et qu'ils répondaient déjà aux besoins. Le FAL 40 avait également décidé de valider les travaux de l'OACI, en vue de la production d'une publication conjointe, et il avait décidé d'inscrire la question à l'agenda du Comité au-delà de la période biennale.

16.21 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat de l'OACI pour faire savoir que le Groupe de travail chargé de la publication consacrée aux signes n'avait pas terminé son examen de la question et qu'il tiendrait le Secrétariat de l'OMI informé des progrès accomplis dans le cadre de ce projet.

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

17.1 Le Conseil est invité à prendre les mesures suivantes à sa cent dix-huitième session ordinaire :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarante et unième 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 des observations et des recommandations qu'il aura formulées;
- .2 prendre note des décisions du Comité au sujet des questions relatives à la notification du lieu d'embarquement des passagers clandestins (paragraphe 3.1 à 3.10);
- .3 prendre note des décisions du Comité au sujet du projet de l'OMI relatif à l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.42 à 5.56);
- .4 prendre note des décisions du Comité au sujet des mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer (paragraphe 6.1 à 6.4);
- .5 prendre note des décisions du Comité au sujet des questions relatives aux mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer (paragraphe 7.1 à 7.15);

- .6 prendre note des décisions du Comité au sujet des Directives concernant les aspects de la protection du réseau des transports maritimes contre les cybermenaces liés à la facilitation (paragraphe 9.1 à 9.8);
- .7 prendre note des décisions du Comité au sujet des questions liées à l'analyse et à l'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 (paragraphe 10.1 à 10.6);
- .8 prendre note des mesures prises par le Comité au sujet des questions relatives à son Règlement intérieur, à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail (paragraphe 13.1 à 13.18);
- .9 entériner les nouveaux résultats approuvés à cette session en vue de leur inclusion dans le Plan d'action de haut niveau et les priorités pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 14.5 et 14.6);
- .10 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 14.12 et annexe 4);
- .11 prendre note de la version actualisée de l'agenda du Comité de la simplification des formalités au-delà de la période biennale (paragraphe 14.13 et annexe 5);
- .12 prendre note des résultats approuvés pour la période biennale 2018-2019 tels qu'alignés sur les nouvelles orientations stratégiques approuvées par le C 117 (paragraphe 14.18 et annexe 6);
- .13 prendre note des décisions du Comité au sujet de la création d'un espace de travail collaboratif en ligne (paragraphe 16.1 à 16.5);
- .14 prendre note des décisions du Comité au sujet de la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (paragraphe 16.6 à 16.10); et
- .15 prendre note des décisions du Comité au sujet de la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires qui intéressent les travaux du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 16.11 à 16.13).

17.2 Le Comité de la sécurité maritime est invité à prendre les mesures suivantes à sa quatre-vingt-dix-huitième session :

- .1 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.7/Circ.1 sur l'interprétation uniforme de l'appendice 3 de la Convention FAL, ainsi que la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.3 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, afin que la notification du lieu d'embarquement des passagers clandestins comprenne des renseignements sur le port, le numéro de l'installation portuaire, le terminal et le poste à quai (paragraphe 3.3 à 3.10);
- .2 noter les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet de l'utilisation des certificats électroniques par les États Membres et les mémorandums d'entente sur le contrôle par l'État du port (paragraphe 5.34 à 5.37);

- .3 noter que le Comité a décidé d'inscrire le résultat relatif aux mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer à son agenda au-delà de la période biennale du fait qu'aucun document n'a été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour depuis le FAL 37 et qu'aucun progrès important n'a été accompli durant cette période (paragraphe 6.4);
- .4 noter les décisions prises au sujet des questions relatives aux mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, en particulier la décision de reporter à 2018 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce point de l'ordre du jour (paragraphe 7.1 à 7.15);
- .5 noter les renseignements communiqués par les Clubs P&I, qui indiquent une réduction importante du nombre de cas d'embarquement clandestin dans certains des ports où l'OMI a organisé des séminaires régionaux, ce qui donne à penser que ces séminaires ont permis de s'attaquer au problème de manière efficace (paragraphe 8.10);
- .6 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de soumettre au FAL 42 une version révisée de la résolution FAL.11(37) intitulée "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", afin de rendre compte des amendements à l'Annexe de la Convention qui ont été adoptés par le FAL 40 (paragraphe 8.13 et 8.14);
- .7 examiner la nécessité de réviser la résolution MSC.312(88) intitulée "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", afin de rendre compte des amendements à l'Annexe de la Convention FAL qui ont été adoptés par le FAL 40 (paragraphe 8.15);
- .8 noter que, compte tenu du fait que les Directives intérimaires existantes traitaient déjà des aspects liés à la facilitation et qu'aucun document n'avait été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité a décidé de ne pas examiner d'autres amendements éventuels à apporter à la circulaire MSC.1/Circ.1526 (paragraphe 9.6);
- .9 noter que le Comité a approuvé la diffusion d'une circulaire conjointe de la série MSC-FAL.1 intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes", sous réserve d'une décision concordante du MSC 98 (paragraphe 9.7 et annexe 1);
- .10 approuver la diffusion d'une circulaire conjointe de la série MSC-FAL.1 intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes" (paragraphe 9.7);
- .11 noter que le Comité a approuvé, aux fins de son Règlement intérieur, une solution de compromis suivant laquelle il fallait 25 % des Membres pour constituer un quorum (c'est-à-dire 43 États Membres, sur la base du nombre d'États Membres actuel, qui se monte à 172) (paragraphe 13.7, 13.8 et 13.10 à 13.12);

- .12 noter que le Comité a approuvé les amendements à son Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3, lesquels seraient examinés de nouveau au FAL 42 à la lumière des décisions prises par le MSC 98 et qu'il est convenu que les amendements à son Règlement intérieur seraient maintenus en attente jusqu'à ce que cette question soit résolue, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait adopté, selon qu'il conviendrait (paragraphe 13.9, 13.10 et 13.13);
- .13 noter que le Comité a décidé d'utiliser le terme "président(e)" dans le document sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail et a approuvé en conséquence la circulaire FAL.3/Circ.212 (paragraphe 13.18);
- .14 noter les échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un espace de travail collaboratif en ligne et la décision de renvoyer cette question au Conseil pour qu'il l'examine (paragraphe 16.1 à 16.5);
- .15 noter que le Comité a approuvé, sous réserve d'une décision concordante du LEG 104, le projet de circulaire récapitulative FAL.2-MEPC.1-MSA.1-LEG.1 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (paragraphe 16.10 et annexe 7); et
- .16 noter les décisions prises au sujet de la Liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires qui intéressent les travaux du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 16.11 à 16.13).

17.3 Le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre les mesures suivantes à sa soixante et onzième session :

- .1 noter les renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet de l'utilisation des certificats électroniques par les États Membres et les mémorandums d'entente sur le contrôle par l'État du port (paragraphe 5.34 à 5.37);
- .2 noter que le Comité a approuvé, aux fins de son Règlement intérieur, une solution de compromis suivant laquelle il fallait 25 % des Membres pour constituer un quorum (c'est-à-dire 43 États Membres, sur la base du nombre d'États Membres actuel, qui se monte à 172) (paragraphe 13.7, 13.8 et 13.10 à 13.12);
- .3 noter que le Comité a approuvé les amendements à son Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3, lesquels seraient examinés de nouveau au FAL 42 à la lumière des décisions prises par le MSC 98 et qu'il est convenu que les amendements à son Règlement intérieur seraient maintenus en attente jusqu'à ce que cette question soit résolue, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait adopté, selon qu'il conviendrait (paragraphe 13.9, 13.10 et 13.13);
- .4 noter que le Comité a décidé d'utiliser le terme "président(e)" dans le document sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail et a approuvé en conséquence la circulaire FAL.3/Circ.212 (paragraphe 13.18);

- .5 noter les échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un espace de travail collaboratif en ligne et la décision de renvoyer cette question au Conseil pour qu'il l'examine (paragraphe 16.1 à 16.5);
- .6 noter que le Comité a approuvé, sous réserve d'une décision concordante du LEG 104, le projet de circulaire récapitulative FAL.2-MEPC.1-MSA.1-LEG.1 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (paragraphe 16.10 et annexe 7); et
- .7 noter les décisions prises au sujet de la Liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires qui intéressent les travaux du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 16.11 à 16.13).

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

- .1 noter les décisions prises au sujet du projet de l'OMI relatif à l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.42 à 5.56);
- .2 noter les renseignements communiqués par les Clubs P&I, qui indiquent une réduction importante du nombre de cas d'embarquement clandestin dans certains des ports où l'OMI a organisé des séminaires régionaux, ce qui donne à penser que ces séminaires ont permis de s'attaquer au problème de manière efficace (paragraphe 8.10);
- .3 noter que le Comité a approuvé les priorités thématiques sélectionnées aux fins du PICT approuvé pour la période biennale 2018-2019 (paragraphe 11.7 à 11.12 et annexe 2);
- .4 noter que le Comité a approuvé, aux fins de son Règlement intérieur, une solution de compromis suivant laquelle il fallait 25 % des Membres pour constituer un quorum (c'est-à-dire 43 États Membres, sur la base du nombre d'États Membres actuel, qui se monte à 172) (paragraphe 13.7, 13.8 et 13.10 à 13.12);
- .5 noter que le Comité a approuvé les amendements à son Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3, lesquels seraient examinés de nouveau au FAL 42 à la lumière des décisions prises par le MSC 98 et qu'il est convenu que les amendements à son Règlement intérieur seraient maintenus en attente jusqu'à ce que cette question soit résolue, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait adopté, selon qu'il conviendrait (paragraphe 13.9, 13.10 et 13.13);
- .6 noter que le Comité a décidé d'utiliser le terme "président(e)" dans le document sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail et a approuvé en conséquence la circulaire FAL.3/Circ.212 (paragraphe 13.18); et
- .7 noter les échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un espace de travail collaboratif en ligne et la décision de renvoyer cette question au Conseil pour qu'il l'examine (paragraphe 16.1 à 16.5).

17.5 Le Comité juridique est invité à prendre les mesures suivantes à sa cent-quatrième session :

- .1 examiner le statut juridique des appendices de la Convention FAL et donner un avis au Comité FAL à ce sujet, en ne perdant pas de vue que l'interprétation finale de la question de savoir si les appendices 1, 2, 3 et 4 de la Convention FAL font partie intégrante de la Convention FAL est une prérogative des Gouvernements contractants à la Convention (paragraphe 3.1 à 3.6);
- .2 noter que le Comité a approuvé, aux fins de son Règlement intérieur, une solution de compromis suivant laquelle il fallait 25 % des Membres pour constituer un quorum (c'est-à-dire 43 États Membres, sur la base du nombre d'États Membres actuel, qui se monte à 172) (paragraphe 13.7, 13.8 et 13.10 à 13.12);
- .3 noter que le Comité a approuvé les amendements à son Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3, lesquels seraient examinés de nouveau au FAL 42 à la lumière des décisions prises par le MSC 98 et qu'il est convenu que les amendements à son Règlement intérieur seraient maintenus en attente jusqu'à ce que cette question soit résolue, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait adopté, selon qu'il conviendrait (paragraphe 13.9, 13.10 et 13.13);
- .4 noter que le Comité a décidé d'utiliser le terme "président(e)" dans le document sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail et a approuvé en conséquence la circulaire FAL.3/Circ.212 (paragraphe 13.18);
- .5 noter les échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un espace de travail collaboratif en ligne et la décision de renvoyer cette question au Conseil pour qu'il l'examine (paragraphe 16.1 à 16.5); et
- .6 noter que le Comité a approuvé, sous réserve d'une décision concordante du LEG 104, le projet de circulaire récapitulative FAL.2-MEPC.1-MS.1-LEG.1 sur la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (paragraphe 16.10 et annexe 7).

ANNEXE 1

DIRECTIVES SUR LA GESTION DES CYBER-RISQUES MARITIMES

1 À sa quatre-vingt-seizième session (11-20 mai 2016), considérant qu'il était urgent de faire mieux connaître les menaces et vulnérabilités liées aux cyber-risques, le Comité de la sécurité maritime a approuvé les Directives intérimaires sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC.1/Circ.1526).

2 Le Comité de la simplification des formalités, à sa quarante et unième session (4-7 avril 2017) [, et le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-dix-huitième session (7-16 juin 2017), ont] [a] approuvé les Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes en tant que circulaire conjointe de la série MSC-FAL.1, dont le texte est reproduit en annexe.

3 Les Directives fournissent des recommandations de haut niveau sur la gestion des cyber-risques maritimes visant à protéger les transports maritimes contre les cybermenaces et vulnérabilités actuelles et émergentes. Elles comprennent également les éléments fonctionnels sur lesquels repose une gestion efficace des cyber-risques.

4 Les Gouvernements Membres sont invités à porter le contenu de la présente circulaire à l'attention de toutes les parties prenantes intéressées.

[5 La présente circulaire annule la circulaire MSC.1/Circ.1526.]

ANNEXE

DIRECTIVES INTÉRIMAIRES SUR LA GESTION DES CYBER-RISQUES MARITIMES

1 INTRODUCTION

1.1 Les présentes Directives ont pour objet de fournir des recommandations de haut niveau sur la gestion des cyber-risques maritimes. Aux fins des présentes Directives, le cyber-risque maritime désigne une quantification de la mesure dans laquelle une ressource technologique est menacée par une circonstance ou un événement susceptible de se produire qui pourrait entraîner des défaillances opérationnelles et des lacunes en matière de sécurité ou de sûreté dues à la corruption, à la perte ou à l'altération des informations ou des systèmes.

1.2 Les parties prenantes devraient prendre les mesures qui s'imposent afin de protéger les transports maritimes contre les menaces et vulnérabilités actuelles et émergentes relatives à la numérisation, à l'intégration et à l'automatisation des processus et systèmes des transports maritimes.

1.3 Pour obtenir des renseignements précis et des orientations au sujet de la mise au point et de l'exécution de processus spécifiques de gestion des risques, les utilisateurs des présentes Directives devraient consulter les prescriptions spécifiques des Gouvernements Membres et des Administrations de l'État du pavillon, les normes internationales et les normes du secteur pertinentes, ainsi que les meilleures pratiques en la matière.

1.4 La gestion des risques est essentielle pour garantir la sécurité et la sûreté des opérations maritimes. Jusqu'à présent, la gestion des risques portait sur les opérations effectuées dans le domaine physique, mais le recours accru à la numérisation, à l'intégration, à l'automatisation et aux systèmes en réseau a renforcé le besoin de prévoir une gestion des cyber-risques dans le secteur des transports maritimes.

1.5 Ayant pour objet de contribuer à la sécurité et à la sûreté des transports maritimes, dont l'exploitation est résiliente face aux cyber-risques, les présentes Directives fournissent des recommandations qui peuvent être incorporées dans les processus de gestion des risques existants. À cet égard, les Directives complètent les pratiques en matière de gestion de la sécurité et de la sûreté établies par l'Organisation.

2 GÉNÉRALITÉS

2.1 Rappel des faits

2.1.1 Les cybertechnologies sont devenues essentielles pour exploiter et gérer de nombreux systèmes qui jouent un rôle déterminant dans la sécurité et la sûreté des transports maritimes et dans la protection du milieu marin. Dans certains cas, ces systèmes doivent satisfaire aux normes internationales et aux prescriptions de l'Administration de l'État du pavillon. Toutefois, les vulnérabilités créées par l'accès à ces systèmes, leur interconnexion ou leur mise en réseau peuvent engendrer des cyber-risques qu'il faudrait traiter. Parmi les systèmes vulnérables pourraient notamment figurer les éléments ci-après :

- systèmes de passerelle;
- systèmes de manutention et de gestion de la cargaison;

- systèmes de gestion de la propulsion et des machines et systèmes de contrôle de l'énergie;
- systèmes de contrôle de l'accès;
- systèmes de service aux passagers et de gestion des passagers;
- réseaux publics destinés aux passagers;
- systèmes administratifs et systèmes récréatifs des membres d'équipage; et
- systèmes de communication.

2.1.2 Il faudrait tenir compte de la différence qui existe entre les systèmes des technologies de l'information et les systèmes des technologies opérationnelles. Les premiers peuvent être considérés comme axés sur l'utilisation des données en tant qu'informations et les seconds comme axés sur l'utilisation des données aux fins de contrôler ou de surveiller des processus physiques. En outre, il faudrait tenir compte également de la protection de l'information et de l'échange de données dans le cadre de ces systèmes.

2.1.3 Si ces technologies et systèmes représentent d'importants gains d'efficacité pour le secteur maritime, ils présentent également des risques pour les systèmes et processus essentiels associés à l'exploitation des systèmes qui font partie intégrante des transports maritimes. Ces risques peuvent découler de vulnérabilités dues à une exploitation, une intégration, une maintenance et une conception inadéquates des cybersystèmes, ainsi que de cybermenaces intentionnelles et non intentionnelles.

2.1.4 Les menaces se présentent sous la forme d'attaques malveillantes (par exemple piratage ou introduction de logiciels malveillants) ou sont la conséquence inattendue d'activités anodines (par exemple maintenance des logiciels ou gestion des droits d'utilisateurs). D'une manière générale, ces activités mettent au jour des vulnérabilités (par exemple le caractère obsolète des logiciels ou l'inefficacité des pare-feux) ou tirent parti d'une vulnérabilité des technologies opérationnelles ou des technologies de l'information. Pour que la gestion des cyber-risques soit efficace, il faudrait tenir compte de ces deux types de menaces.

2.1.5 Les vulnérabilités peuvent découler d'insuffisances en matière de conception, d'intégration et/ou de maintenance des systèmes, ainsi que de manquements à la cyberdiscipline. En général, lorsque des vulnérabilités des technologies opérationnelles et/ou des technologies de l'information sont révélées ou exploitées, soit directement (par exemple, des mots de passe faciles à deviner entraînant un accès non autorisé) soit indirectement (par exemple, absence de cloisonnement des réseaux), elles peuvent avoir une incidence sur la sûreté et sur la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des informations. Elles peuvent également avoir une incidence sur la sécurité, en particulier lorsque des systèmes essentiels (par exemple les systèmes de navigation à la passerelle ou les systèmes de propulsion principaux) sont compromis.

2.1.6 Une gestion efficace des cyber-risques devrait également comprendre les incidences, du point de vue de la sécurité et de la sûreté, qui résultent de la mise au jour ou de l'exploitation de vulnérabilités des systèmes des technologies de l'information. Ces vulnérabilités pourraient découler d'une connexion inappropriée à des systèmes des technologies opérationnelles ou d'erreurs de procédure commises par le personnel chargé de l'exploitation ou par des tiers, qui peuvent porter atteinte à ces systèmes (par exemple l'utilisation inappropriée de supports amovibles comme une clé USB).

2.1.7 On trouvera de plus amples renseignements sur les vulnérabilités et les menaces dans les orientations et normes supplémentaires mentionnées dans la section 4.

2.1.8 Du fait de l'évolution rapide de ces technologies et de ces menaces, il est difficile de traiter ces risques uniquement par le biais de normes techniques. C'est pourquoi il est recommandé dans les présentes Directives d'adopter une approche de la gestion des cyber-risques qui soit résiliente et qui évolue dans le prolongement naturel des pratiques existantes en matière de gestion de la sécurité et de la sûreté.

2.1.9 Lorsque l'on examine les sources potentielles de menaces et de vulnérabilités, ainsi que les stratégies connexes d'atténuation des risques, il faudrait également prendre en considération un certain nombre d'options de contrôle possibles aux fins de la gestion des cyber-risques, parmi lesquelles le contrôle de gestion, le contrôle opérationnel ou procédural et le contrôle technique.

2.2 Champ d'application

2.2.1 Les présentes Directives sont avant tout destinées à toutes les organisations du secteur maritime et ont pour objet de promouvoir l'adoption de pratiques de gestion de la sécurité et de la sûreté dans le cyberdomaine.

2.2.2 Compte tenu des caractéristiques propres à chacune des organisations du secteur maritime, les présentes Directives sont rédigées en termes généraux afin d'être largement appliquées. Les navires équipés de cybersystèmes limités jugeront peut-être suffisante la simple application des présentes Directives mais les navires équipés de cybersystèmes complexes auront peut-être besoin d'un niveau de protection accru et devraient chercher à obtenir des ressources supplémentaires auprès de partenaires fiables du secteur et des pouvoirs publics.

2.2.3 Les présentes Directives ont valeur de recommandation.

3 ÉLÉMENTS DE LA GESTION DES CYBER-RISQUES

3.1 Aux fins des présentes Directives, la *gestion des cyber-risques* désigne le processus consistant à identifier, analyser, évaluer et communiquer des cyber-risques et à les accepter, les éviter, les transférer ou les atténuer en les ramenant à un niveau acceptable compte tenu des coûts et des avantages des mesures prises pour les parties prenantes.

3.2 La gestion des cyber-risques maritimes a pour objet de contribuer à la sécurité et la sûreté des transports maritimes, dont l'exploitation est résiliente aux cyber-risques.

3.3 Pour être efficace, la gestion des cyber-risques devrait commencer au niveau de la direction. Les cadres supérieurs devraient créer, à tous les niveaux d'une organisation, une culture de sensibilisation aux cyber-risques et s'assurer que les mesures de gestion relèvent d'une démarche holistique et souple qui soit appliquée en permanence et qui fasse l'objet d'une évaluation constante au moyen de mécanismes efficaces de retour d'information.

3.4 L'une des approches acceptées pour y parvenir consiste à évaluer et à comparer de manière approfondie les positions actuelle et souhaitée d'une organisation en matière de gestion des cyber-risques. Une telle comparaison peut révéler des lacunes qui peuvent être comblées dans le cadre d'un plan de gestion des cyber-risques classés par ordre de priorité, en vue d'atteindre les objectifs de gestion des risques. Cette approche fondée sur les risques permettra à une organisation d'utiliser ses ressources de la manière la plus efficace.

3.5 Les présentes Directives exposent les éléments fonctionnels sur lesquels repose la gestion efficace des cyber-risques. Ces éléments fonctionnels ne suivent pas un ordre défini : ils devraient tous être simultanés et continus dans la pratique et être intégrés comme il convient dans un cadre de gestion des risques :

1. Identifier : définir les fonctions et responsabilités du personnel en matière de gestion des cyber-risques et recenser les systèmes, les biens, les données et les moyens qui, lorsqu'ils sont perturbés, présentent des risques pour les opérations du navire.
2. Protéger : mettre en œuvre des processus et mesures de maîtrise des risques pour éviter tout cyberévénement et garantir la continuité des opérations des transports maritimes.
3. Détecter : élaborer et mettre en œuvre les activités nécessaires pour détecter rapidement un cyberévénement.
4. Intervenir : élaborer et mettre en œuvre des activités et des plans propres à assurer la résilience et le rétablissement des systèmes nécessaires aux opérations ou services maritimes qui ont été compromis par un cyberévénement.
5. Récupérer : recenser les mesures à prendre pour sauvegarder et rétablir les cybersystèmes nécessaires aux opérations des transports maritimes qui ont été compromis par un cyberévénement.

3.6 Ces éléments fonctionnels comprennent les activités et résultats souhaités d'une gestion efficace des cyber-risques dans l'ensemble des systèmes essentiels pour les opérations du secteur maritime et l'échange d'informations et constituent un processus continu comportant des mécanismes efficaces de retour d'information.

3.7 La gestion efficace des cyber-risques devrait assurer un degré approprié de connaissance des cyber-risques à tous les niveaux d'une organisation. Le degré de sensibilisation et de préparation aux risques devrait correspondre aux rôles et aux responsabilités à assumer dans le système de gestion des cyber-risques.

4 MEILLEURES PRATIQUES POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION DES CYBER-RISQUES

4.1 L'approche de la gestion des cyber-risques qui est décrite dans les présentes Directives jette les bases pour mieux comprendre et gérer les cyber-risques, ce qui permettra de définir une approche en matière de gestion des risques qui réponde aux cybermenaces et aux vulnérabilités. Pour obtenir des orientations détaillées au sujet de la gestion des cyber-risques, les utilisateurs des présentes Directives devraient également consulter les prescriptions des Gouvernements Membres et des administrations des États du pavillon, ainsi que les normes internationales et les normes du secteur pertinentes, de même que les meilleures pratiques en la matière.

4.2 Les orientations et les normes supplémentaires peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter, les documents suivants¹ :

- Directives sur la cybersécurité à bord des navires de BIMCO, la CLIA, l'ICS, INTERCARGO et INTERTANKO.
- Norme ISO/CEI 27001 sur les Technologies de l'information – Techniques de sécurité – Systèmes de management de la sécurité de l'information – Exigences. Publiée conjointement par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et la Commission électrotechnique internationale (CEI).
- Cadre pour l'amélioration de la cybersécurité dans les infrastructures essentielles (Cadre NIST) du National Institute of Standards and Technology des États-Unis.

4.3 Il faudrait se reporter à la version la plus récente de toute directive ou norme utilisée.

¹ Les orientations et les normes supplémentaires sont fournies à titre indicatif pour que les utilisateurs des présentes Directives puissent obtenir de plus amples détails mais il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Elles n'ont pas été publiées par l'Organisation et leur utilisation est laissée à l'appréciation de chaque utilisateur.

ANNEXE 2

PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL À INCLURE DANS LE PICT POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019

- 1 renforcer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation du commerce, conformément au Plan stratégique de l'Organisation;
- 2 promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL, ainsi que son application effective et efficace aux fins de la facilitation du trafic maritime international tout en tenant compte également des besoins spécifiques des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement et, en particulier, des besoins de l'Afrique en matière de transport maritime;
- 3 contribuer au renforcement des capacités des États Membres, en ce qui concerne les responsabilités et les normes de qualité découlant de la Convention FAL;
- 4 encourager et aider les États Membres à utiliser les technologies de l'information et des communications pour permettre des améliorations et des innovations continues dans le domaine de la facilitation du trafic maritime, notamment en adoptant des techniques de traitement et d'échange de données informatisées telles que le système du guichet unique, en se fondant pour cela sur les normes pertinentes acceptées au niveau international afin de simplifier les formalités concernant les navires, les membres d'équipage, les passagers et la cargaison, de même que les opérations portuaires et la rotation des navires;
- 5 appuyer la formation du personnel intervenant dans les activités relatives à l'interface navire/port en vue de le sensibiliser davantage, de lui faire mieux comprendre ses responsabilités et d'améliorer la communication et la coopération entre toutes les parties intervenant dans les activités relatives à l'interface navire/port, en ce qui concerne la facilitation du trafic maritime international, y compris l'accès intermodal aux ports; et
- 6 aider les États Membres à résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent, en particulier, les passagers clandestins et le transport de migrants illégaux.

ANNEXE 3

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

Ouverture de la session

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

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

Application du principe du guichet unique

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

Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange de l'information par le biais du guichet unique maritime

Mise à jour des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes

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

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 à la présidence et à la vice-présidence pour 2019

Divers

Examen du rapport du Comité sur les travaux de sa quarante-deuxième 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	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours	Travaux achevés	
1.1.2.1	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours	Travaux achevés	
3.4.1.1	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travail continu	Travaux achevés	

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 du milieu marin, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime	Travaux annuels	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux reportés	Travaux achevés	FAL 41/17, paragraphe 11.12
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/FAL/ LEG/MEPC		Travaux en cours	Travaux achevés	
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	Travaux achevés	C 116/D, paragraphe 7.4 i); FAL 41/17, paragraphe 14.5
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	Travaux achevés	
4.0.3.1	Élaboration d'un nouveau cadre stratégique de l'Organisation pour la période 2018-2023	2017	Conseil	MSC/FAL/ LEG/TCC/ MEPC		Travaux en cours	Travaux achevés	C 116/D, paragraphes 4.3-4.6; C 117/D, paragraphes 3.2-3.7; FAL 41/17, paragraphe 14.17

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
4.0.5.1	Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2016	Conseil	MSC/FAL/LEG/TCC/MEPC		Travaux achevés	Travaux achevés	C 116/D, paragraphe 4.8; FAL 41/17, paragraphe 13.18
5.1.2.2	[transféré dans l'agenda au-delà de la période biennale]	2017	MSC/FAL	III	NCSR	Travaux en cours	Travaux reportés	MSC 96/25, paragraphe 14.11
<p>Note : Reconnaissant que la crise humanitaire qui sévissait dans la région méditerranéenne était loin d'être résolue, qu'elle continuait à avoir des incidences sur la marine marchande et que des propositions pourraient être soumises à des sessions ultérieures, le Sous-comité NCSR a invité le Comité à reporter à 2019 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat. Le FAL 41 a décidé d'inclure ce résultat dans l'agenda au-delà de la période biennale, en prévoyant de revoir cette décision lors du FAL 42 (FAL 41/17, paragraphe 6.4).</p>								
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	Travaux différés	
<p>Note : La date souhaitable d'achèvement des travaux a été reportée à 2018 (FAL 41/17, paragraphe 7.15).</p>								
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 différés	Travaux achevés	FAL 39/16, paragraphe 13.2; FAL 41/17, paragraphe 9.7
<p>Note : La date souhaitable d'achèvement des travaux a été reportée à 2017 (FAL 40/19, paragraphe 9.12).</p>								
8.0.1.1	Révision approfondie de la Convention FAL	2016	FAL			Travaux achevés		FAL 40/19, paragraphes 4.9 et 4.10

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
8.0.1.2	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL	2017	FAL				Travaux différés	FAL 37/17 paragraphe 4.6, FAL 41/17 paragraphe 14.2
Note : Le FAL 41 a décidé de modifier le titre et la portée de ce résultat, et la date souhaitable d'achèvement des travaux a été reportée à 2019.								
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	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/LEG/III/MEPC		Travaux achevés		FAL.5/Circ.39/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	Travail continu	
8.0.3.[] nouveau	Mise à jour des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (2019)	2019	FAL					FAL 41/17, paragraphes 14.4, 5.55 et 5.56
Note : Doit être approuvé par le C 118 – Le Groupe de travail par correspondance devrait commencer ses travaux en 2017.								
14.0.1.1	Analyse et examen des recommandations visant à réduire les charges administratives prévues dans les instruments de l'OMI, notamment celles qu'a identifiées le SG-RAR	2017	Conseil	III/HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	MSC/MEPC/FAL/LEG	Travaux en cours	Travaux achevés	MSC 96/25, paragraphes 19.4.5, 19.4.9 et 19.4.10; FAL 41/17, paragraphe 10.4

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) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Délai (sessions)	Références
128	2016-2017	1.3.3	Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes	FAL			1	FAL 40/19, paragraphe 11.5
142	2016-2017	5.1.2	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	MSC/FAL	NCSR		2	
139	2016-2017	8.0.3	Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique	FAL			2	FAL 41/17, paragraphe 14.1
140	2016-2017	8.0.3	Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange de l'information par le biais du guichet unique maritime	FAL			2	FAL 41/17, paragraphe 14.3

ANNEXE 6

**RÉSULTATS DU COMITÉ FAL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2018-2019 ALIGNÉS SUR
LES NOUVELLES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES APPROUVÉES PAR LE C 117**

Nouvelle orientation stratégique	Numéro actuel du résultat	Description actuelle du résultat	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associés(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OS 1 : Renforcer l'application	1.1.1.1 ¹	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ¹	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	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	
	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	
OS 2 : Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	1.1.1.1 ¹	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ¹	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil

¹ Les résultats 1.1.1.1 et 1.1.2.1 ont été alignés sur toutes les orientations stratégiques. En effet, jusqu'en 2013, le Plan d'action de haut niveau était formulé de sorte à préciser les activités menées en collaboration avec d'autres organisations en leur consacrant à chacune un résultat distinct, mais il a été reconnu que la liste n'était ni exacte ni complète et les résultats individuels ont été fusionnés pour ne plus former que deux résultats. De plus, la diffusion d'informations et la collaboration sont parmi les principes fondamentaux du nouveau Plan stratégique et ces résultats relèvent donc de toutes les orientations stratégiques.

Nouvelle orientation stratégique	Numéro actuel du résultat	Description actuelle du résultat	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associés(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OS 3 : Répondre aux changements climatiques	1.1.1.1 ²	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	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	
OS 4 : Participer à la gouvernance des océans	1.1.1.1 ²	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ²	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	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	
	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	

² Les résultats 1.1.1.1 et 1.1.2.1 ont été alignés sur toutes les orientations stratégiques. En effet, jusqu'en 2013, le Plan d'action de haut niveau était formulé de sorte à préciser les activités menées en collaboration avec d'autres organisations en leur consacrant à chacune un résultat distinct, mais il a été reconnu que la liste n'était ni exacte ni complète et les résultats individuels ont été fusionnés pour ne plus former que deux résultats. De plus, la diffusion d'informations et la collaboration sont parmi les principes fondamentaux du nouveau Plan stratégique et ces résultats relèvent donc de toutes les orientations stratégiques.

Nouvelle orientation stratégique	Numéro actuel du résultat	Description actuelle du résultat	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associés(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OS 5 : Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	1.1.1.1 ²	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ²	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	8.0.3.2	Application du principe du guichet unique	Travaux continus	FAL		
	8.0.1.2 ³	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL	2019	FAL		
	8.0.3 ⁴ Nouveau	Mise à jour des directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes	2 sessions	FAL		
OS 6 : Assurer l'efficacité de la réglementation	1.1.1.1 ⁵	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ⁵	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	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		

³ Le FAL 41 a décidé de modifier le titre et la portée du résultat, et la date souhaitable d'achèvement des travaux a été reportée à 2019.

⁴ Nouveau résultat approuvé par le FAL 41. Doit être entériné par le C 118. Le Groupe de travail par correspondance devrait commencer ses travaux en 2017.

⁵ Les résultats 1.1.1.1 et 1.1.2.1 ont été alignés sur toutes les orientations stratégiques. En effet, jusqu'en 2013, le Plan d'action de haut niveau était formulé de sorte à préciser les activités menées en collaboration avec d'autres organisations en leur consacrant à chacune un résultat distinct, mais il a été reconnu que la liste n'était ni exacte ni complète et les résultats individuels ont été fusionnés pour ne plus former que deux résultats. De plus, la diffusion d'informations et la collaboration sont parmi les principes fondamentaux du nouveau Plan stratégique et ces résultats relèvent donc de toutes les orientations stratégiques.

Nouvelle orientation stratégique	Numéro actuel du résultat	Description actuelle du résultat	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associés(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OS 7 : Assurer l'efficacité de l'Organisation	1.1.1.1 ⁵	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	1.1.2.1 ⁵	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2017	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
	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	
	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	
Autres travaux ⁶	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	
	5.1.2.3	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2017	MSC/FAL/LEG		

⁶ Ces résultats font partie des travaux menés dans le cadre de la mission de l'Organisation, mais ils n'ont pas été considérés comme stratégiques pour la période 2018-2023.

Résultats inscrits à l'agenda au-delà de la période biennale

Nouvelle orientation stratégique	Numéro actuel du résultat	Description actuelle du résultat	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associés(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OS 5 : Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	8.0.3 ⁷ Nouveau	Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique	2 sessions	FAL		
	8.0.3 ⁸ Nouveau	Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange d'information par le biais du guichet unique maritime.	2 sessions	FAL		
Autres travaux	1.3.3 (résultat inscrit à l'agenda au-delà de la période biennale)	Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes	1 session	FAL		
Autres travaux	5.1.2.2	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	2 sessions	MSC/FAL	III	NCSR

⁷ Nouveau résultat approuvé par le FAL 41. Doit être entériné par le C 118.

⁸ Nouveau résultat approuvé par le FAL 41. Doit être entériné par le C 118.

ANNEXE 7

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2017

1 Le Comité de la simplification des formalités, à sa quarante et unième session, le Comité de la protection du milieu marin, à sa soixante-dixième session, le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-dix-septième session et le Comité juridique, à sa [...] session, ont approuvé la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2017, telle qu'elle figure en annexe à la présente circulaire.

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

3 Compte tenu des amendements apportés aux instruments pertinents depuis la diffusion de la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, la liste a été révisée pour tenir compte des dispositions pertinentes de ces amendements.

4 La présente circulaire recense uniquement les certificats et documents prescrits aux termes des instruments de l'OMI et ne fait pas mention des certificats et documents prescrits par d'autres organisations internationales ou par des autorités gouvernementales.

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

6 Les Gouvernements Membres sont invités prendre note des renseignements qui figurent en annexe et à prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées.

7 La présente circulaire remplace la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462.

ANNEXE

FAL.2/Circ.130
MEPC.1/Circ.[...]
MSC.1/Circ.[...]
LEG.1/Circ.[...]

[] avril 2017

**CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES
SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2017**

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

No	Contenu	Référence
1	Tous les navires auxquels s'applique la convention à laquelle il est fait référence doivent avoir à bord les documents suivants :	
	Certificat international de jaugeage (1969) Un Certificat international de jaugeage (1969) doit être délivré à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la Convention.	Convention sur le jaugeage, article 7
	Certificat international de franc-bord Un Certificat international de franc-bord doit être délivré aux termes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de ladite convention ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra.	Convention LL, article 16; Protocole LL de 1988, article 16
	Certificat international d'exemption pour le franc-bord Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord doit être délivré à tout navire auquel une exemption a été accordée en vertu des dispositions de l'article 6 de la Convention sur les lignes de charge ou de la Convention telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra.	Convention LL, article 16; Protocole LL de 1988, article 16
	Certificat d'exemption¹ Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en vertu et en application des dispositions de la Convention SOLAS de 1974, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats susmentionnés.	Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12

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

No	Contenu	Référence
	<p>Dossier technique du revêtement Un dossier technique du revêtement, contenant la spécification applicable du système de revêtement appliqué sur les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et les espaces de double muraille des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres et les citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut, les dossiers sur les travaux de revêtement effectués par le chantier naval et le propriétaire du navire, les critères détaillés concernant le choix du revêtement, les spécifications d'exécution des travaux, l'inspection, l'entretien et les réparations, doit être conservé à bord et tenu à jour pendant toute la durée de vie du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-1/3-2 et II-1/3-11; Normes de comportement des revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers et des citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut (résolution MSC.215(82)), telle que modifiée par la résolution MSC.341(91) et la circulaire MSC.1/Circ.1381; et résolution MSC.288(87), telle que modifiée par la circulaire MSC.1/Circ.1381 et la résolution MSC.342(91)</p>
	<p>Procédure de remorquage d'urgence Chaque navire doit avoir sa propre procédure de remorquage d'urgence. Cette procédure doit se trouver à bord du navire afin de pouvoir appliquée dans des situations d'urgence et elle doit être élaborée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-4; MSC.1/Circ.1255</p>
	<p>Plans de construction Un portefeuille des plans "après construction" et autres plans indiquant les modifications qui ont pu être apportées ultérieurement à la structure doit être conservé à bord des navires construits le 1er janvier 2007 ou après cette date.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-7, MSC/Circ.1135 sur les plans "après construction" à conserver à bord du navire et à terre</p>
	<p>Dossier de construction du navire Un dossier de construction du navire contenant des renseignements spécifiques devrait être conservé à bord des pétroliers et des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres construits avec un seul pont, des citernes surélevées en abord et des citernes latérales en trémies dans les espaces à cargaison, à l'exclusion des minéraliers ou des transporteurs mixtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dont le contrat de construction est passé le 1er juillet 2016 ou après cette date; .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2017 ou après cette date; ou .3 ceux dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2020 ou après cette date doivent avoir à bord un dossier de construction du navire contenant les renseignements prévus par les règles et les directives, 	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343 sur les Directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire</p>

No	Contenu	Référence
	<p>et le dossier devrait être mis à jour selon qu'il convient pendant toute la durée de la vie du navire afin qu'il soit plus facile d'exploiter le navire en toute sécurité, de l'entretenir, de l'inspecter, de le réparer et de prendre des mesures en cas d'urgence.</p>	
	<p>Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600, à l'exclusion des engins à portance dynamique, des engins à grande vitesse, des navires de pêche, des barges pour la pose de canalisations, des barges porte-grues, des unités mobiles de forage au large, des yachts de plaisance n'assurant pas un service commercial, des navires de guerre et transporteurs de troupes, des navires sans moyens de propulsion mécanique, des navires de battage et des dragues.</p> <p>Le rapport sur la mesure du bruit doit toujours se trouver à bord et pouvoir être consulté par l'équipage.</p> <p>Pour les navires existants, se reporter à la section intitulée "Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires – Rapport sur la mesure du bruit" (résolution A.468(XII)).</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-12; Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, section 4.3</p>
	<p>Renseignements sur la stabilité Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions, et tout navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent subir, après achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine doit recevoir les renseignements sur la stabilité qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de service pour maintenir la stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie requises. Dans le cas des vraquiers, les renseignements requis dans un manuel pour vraquier peuvent figurer dans les renseignements sur la stabilité.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-1/5 et II-1/5-1; Convention LL, règle 10; Protocole LL de 1988, règle 10</p>
	<p>Plans et manuels de maîtrise des avaries À bord des navires à passagers et des navires de charge, des plans où figurent clairement, pour chaque pont et cale, les limites des compartiments étanches à l'eau, les ouvertures qui y sont pratiquées avec leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, ainsi que les dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par un envahissement, doivent être affichés de manière permanente. Des opuscules contenant les mêmes renseignements doivent être mis à la disposition des officiers du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/19; MSC.1/Circ.1245</p>
	<p>Manuel de manœuvre Le capitaine ou le personnel désigné doit pouvoir disposer à bord des temps d'arrêt, caps du navire et distances relevés au cours des essais, ainsi que des résultats des essais effectués en vue de déterminer l'aptitude des navires à plusieurs hélices à naviguer et à manœuvrer lorsqu'une ou plusieurs hélices sont hors d'état de fonctionner.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/28</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Évaluation des autres conceptions et dispositifs Un exemplaire de la documentation approuvée par l'Administration, qui indique que les autres conceptions et dispositifs satisfont à la présente règle, doit être conservé à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-1/55.4.2; II-2/17.4.2 et III/38.4.2</p>
	<p>Plans d'entretien Le plan d'entretien doit contenir les renseignements nécessaires sur les systèmes de protection contre l'incendie et les dispositifs et le matériel de lutte contre l'incendie prescrits en vertu de la règle II-2/14.2.2. En ce qui concerne les navires-citernes, des prescriptions supplémentaires sont énoncées à la règle II-2/14.4.</p> <p>En ce qui concerne les navires à passagers transportant plus de 36 passagers, le plan d'entretien devrait porter aussi sur le système d'éclairage à faible hauteur et le dispositif de communication avec le public prescrits à la règle II-2/14.3 de la Convention SOLAS.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-2/14.2.2, II-2/14.3 et II-2/14.4</p>
	<p>Formation à bord et exercices à consigner Les exercices d'incendie doivent être effectués et consignés conformément aux prescriptions des règles III/19.3 et III/19.5.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.2.5</p>
	<p>Manuel de formation en matière de sécurité-incendie Le manuel de formation en matière de sécurité-incendie doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Il doit contenir les renseignements et instructions prescrits à la règle II-2/15.2.3.4. Une partie de ces renseignements peut être fournie grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.3</p>
	<p>Plan/opuscule concernant la lutte contre l'incendie Doivent être affichés en permanence à l'usage des officiers du navire des plans d'ensemble montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections, ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie et les dispositifs d'extinction de l'incendie, etc. Une autre possibilité laissée à la discrétion de l'Administration consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous la forme d'un opuscule, dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour et toute modification qui leur est apportée doit être consignée par écrit dans les plus brefs délais. Un double des plans concernant la lutte contre l'incendie ou un opuscule contenant ces plans doit être conservé en permanence dans un coffret étanche aux intempéries, signalisé de façon claire et situé à l'extérieur du rouf, à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles II-2/15.2.4 et II-2/15.3.2</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit contenir les renseignements et instructions nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et des opérations de manutention de la cargaison dans le contexte de la sécurité-incendie. Il doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel peut être combiné avec les manuels de formation en matière de sécurité-incendie prescrits à la règle II-2/15.2.3.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/16.2</p>
	<p>Manuel d'exploitation de l'installation pour hélicoptères Pour chaque installation pour hélicoptères, s'il y en a une, il doit y avoir un manuel d'exploitation comportant notamment une description et une liste de contrôle des mesures de sécurité, procédures et matériel requis. Ce manuel peut faire partie des procédures d'intervention d'urgence du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/18.8.1</p>
	<p>Déclaration d'acceptation de l'installation d'un dispositif de largage et de récupération de remplacement sur une embarcation de sauvetage existante Pour tous les navires, au plus tard à la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1er juillet 2014 mais au plus tard le 1er juillet 2019, les mécanismes de largage en charge qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du Recueil LSA doivent être remplacés par du matériel qui satisfait aux dispositions du Recueil.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/1.5; Recueil LSA, paragraphe 4.4.7.6; MSC.1/Circ.1392/Corr.1</p>
	<p>Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique Tous les navires doivent avoir un rôle d'appel et des consignes en cas de situation critique qui satisfassent aux prescriptions de la règle 37 et soient affichés bien en évidence dans tout le navire, y compris dans la passerelle de navigation, dans la chambre des machines et dans les locaux d'habitation de l'équipage. Dans le cas des navires à passagers, ces consignes doivent être rédigées dans la(les) langue(s) exigée(s) par l'État du pavillon et en anglais.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles III/8 et III/37</p>
	<p>Plans et procédures propres à chaque navire pour le repêchage des personnes Tous les navires doivent être dotés de plans et de procédures pour le repêchage des personnes qui leur soient propres. Les navires construits avant le 1er juillet 2014 doivent satisfaire à cette prescription avant la première visite périodique ou de renouvellement du matériel de sécurité du navire à effectuer après le 1er juillet 2014, la date la plus proche étant retenue.</p> <p>Les navires rouliers à passagers qui satisfont à la règle III/26.4 sont considérés comme satisfaisant à la présente règle.</p> <p>Les plans et les procédures devraient être considérés comme faisant partie du plan de préparation aux situations d'urgence prescrit par le paragraphe 8 du Code ISM.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/17-1; résolution MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel de formation Le manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/35</p>
	<p>Registre de bord radioélectrique Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle IV/17</p>
	<p>Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/14.2</p>
	<p>Enregistreur des données du voyage – certificat de conformité L'enregistreur des données du voyage, y compris tous les capteurs, doit être soumis à un essai annuel de fonctionnement. Cet essai doit être effectué par une installation approuvée d'essai ou d'entretien et permettre de vérifier l'exactitude, la pérennité et le caractère récupérable des données enregistrées. En outre, il faut effectuer des essais et des inspections pour s'assurer que toutes les enveloppes de protection et les dispositifs installés pour faciliter la localisation sont en bon état de marche. Une copie du certificat de conformité délivré par l'installation d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables, doit être conservée à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/18.8</p>
	<p>Procès-verbal d'essai de l'AIS Le système d'identification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d'entretien agréée. Un exemplaire du procès-verbal d'essai, qui doit être conforme au modèle qui figure en annexe à la circulaire MSC.1/Circ.1252, doit être conservé à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/18.9; MSC.1/Circ.1252</p>
	<p>Cartes marines et publications nautiques Les cartes marines et publications nautiques pour le voyage prévu doivent être appropriées et à jour. Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) est également reconnu comme satisfaisant aux prescriptions d'emport de cartes de cet alinéa.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles V/19.2.1.4 et V/27</p>
	<p>Rapport d'essai de conformité du LRIT Une fois les essais de conformité achevés et si les résultats sont satisfaisants, un rapport d'essai de conformité devrait être délivré par l'Administration ou l'ASP qui a effectué l'essai au nom de l'Administration, selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la circulaire MSC.1/Circ.1307.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/19-1; MSC.1/Circ.1307</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Code international de signaux et exemplaire du volume III du Manuel IAMSAR Tous les navires qui sont tenus d'avoir à bord une installation radioélectrique doivent être munis du Code international de signaux; tous les navires doivent être munis d'un exemplaire à jour du volume III du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR).</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/21</p>
	<p>Registre des échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/23.2.4</p>
	<p>Registre des activités de navigation Un registre des activités et événements de navigation, y compris des exercices et des essais effectués avant le départ, doit être tenu à bord de tous les navires effectuant des voyages internationaux. Lorsque ce genre de renseignements n'est pas consigné dans le livre de bord du navire, il doit être conservé sous une autre forme approuvée par l'Administration.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles V/26 et V/28.1</p>
	<p>Manuel d'assujettissement de la cargaison Toutes les cargaisons autres que les cargaisons solides et liquides en vrac, et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. À bord des navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis à la règle II-2/3.41, toutes les cargaisons et tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. Ce manuel d'assujettissement de la cargaison doit être conservé à bord de tous les types de navires affectés au transport de cargaisons autres que les cargaisons solides ou liquides en vrac et doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/5.6 et VII/5; MSC.1/Circ.1353/Rev.1</p>
	<p>Fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) Il doit être fourni aux navires qui transportent des hydrocarbures ou du combustible liquide, tels que définis à la règle 1 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, des fiches de données de sécurité pour matière dangereuse, établies compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation, avant le chargement de ces hydrocarbures en tant que cargaison en vrac ou avant le soutage du combustible liquide.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VI/5-1; résolution MSC.286(86)</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat de gestion de la sécurité Un Certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de gestion de la sécurité, l'Administration ou l'organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13</p>
	<p>Attestation de conformité Une attestation de conformité doit être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM. Un exemplaire de l'attestation doit être conservé à bord du navire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13</p>
	<p>Fiche synoptique continue Une fiche synoptique continue doit être délivrée à tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention. La fiche synoptique continue vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/5</p>
	<p>Plan de sûreté du navire et registres correspondants Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la partie A du Code ISPS. Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 formation, exercices et entraînements; .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté; .3 infractions aux mesures de sûreté; .4 changements de niveau de sûreté; .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant; .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté; .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire; .8 examen périodique du plan de sûreté du navire; .9 mise en œuvre des amendements au plan; et .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire. 	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9; Code ISPS, partie A, sections 9 et 10</p>
	<p>Certificat international de sûreté du navire (ISSC) ou Certificat international provisoire de sûreté du navire Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré par l'Administration ou un organisme que celle-ci a habilité à vérifier que le navire est conforme aux dispositions sur la sûreté maritime du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré en vertu de la section 19.4 de la partie A du Code ISPS.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9.1.1; Code ISPS, partie A, section 19 et appendices</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 6 de l'Annexe I de MARPOL, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. Ce certificat est complété par une Fiche de construction et d'équipement pour navires autres que les pétroliers (modèle A) ou d'une Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers (modèle B), selon le cas.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 7</p>
	<p>Registre des hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, autre qu'un pétrolier, doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie I (opérations concernant la tranche des machines). Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (opérations concernant la cargaison et le ballast).</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règles 17 et 36</p>
	<p>Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Autorité.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 37; résolution MEPC.54(32), telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44)</p>
	<p>Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe IV de MARPOL, à tout navire qui doit obligatoirement être conforme aux dispositions de ladite annexe et qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention.</p>	<p>MARPOL, Annexe IV, règle 5; MEPC/Circ.408</p>
	<p>Document d'approbation du taux de rejet d'eaux usées non traitées Les eaux usées non traitées provenant de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et provenant des navires à passagers hors des zones spéciales qui ont été conservées dans des citernes de stockage doivent être rejetées à un débit modéré approuvé par l'Autorité, compte tenu des normes élaborées par l'Organisation.</p>	<p>MARPOL, Annexe IV, règle 11.1.1; résolution MEPC.157(55)</p>
	<p>Plan de gestion des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre.</p>	<p>MARPOL, Annexe V, règle 10; résolution MEPC.220(63)</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Registre des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers doivent tenir un registre des ordures.</p>	<p>MARPOL, Annexe V, règle 10</p>
	<p>Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997. Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties et aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p>
	<p>Certificat international relatif au rendement énergétique Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5.4, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p>
	<p>Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 de l'Annexe VI de MARPOL à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 12.6</p>
	<p>Procédure relative au changement de fuel-oil et livre de bord (enregistrement des changements de fuel-oil) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire à la règle 14.3 de l'Annexe VI de MARPOL et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI, règle 14.6</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel d'exploitation du fabricant pour les incinérateurs Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions de la règle 16.6.1 de l'Annexe VI de MARPOL doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif.</p>	MARPOL, Annexe VI, règle 16.7
	<p>Note de livraison de soutes et échantillon représentatif La note de livraison de soutes et un échantillon représentatif du fuel-oil livré doivent être conservés à bord conformément aux prescriptions des règles 18.6 et 18.8.1 de l'Annexe VI de MARPOL.</p>	MARPOL, Annexe VI, règles 18.6 et 18.8.1
	<p>Dossier technique sur l'EEDI Applicable aux navires qui appartiennent à une ou plusieurs des catégories mentionnées dans les règles 2.25 à 2.35 de l'Annexe VI de MARPOL.</p>	MARPOL, Annexe VI, règle 20
	<p>Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes (y compris les FPSO et les FSU) et des installations de forage, quel que soit leur système de propulsion, doivent avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.</p>	MARPOL, Annexe VI, règle 22; MEPC.1/Circ.795
	<p>Dossier technique Tout moteur diesel marin installé à bord d'un navire doit être accompagné d'un dossier technique. Le dossier technique doit être établi par la partie demandant la certification du moteur et être approuvé par l'Administration et il doit accompagner le moteur pendant toute sa durée d'utilisation à bord. Le dossier technique doit contenir les renseignements indiqués au paragraphe 2.4.1 du Code technique sur les NO_x, 2008.</p>	Code technique sur les NO _x , 2008, paragraphe 2.3.4
	<p>Registre des paramètres du moteur Lorsque la méthode de vérification des paramètres du moteur décrite à la section 6.2 du Code technique sur les NO_x, 2008, est appliquée en vue de vérifier la conformité, les réglages ou modifications qui sont effectués sur un moteur après sa précertification, ils doivent être dûment consignés dans le registre des paramètres du moteur.</p>	Code technique sur les NO _x , 2008, paragraphe 2.3.7
	<p>Brevets de capitaine, d'officier et de matelot ou de mécanicien Des brevets doivent être délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens conformément aux dispositions applicables de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW. Les modèles de brevets figurent à la section A-I/2 du Code STCW. Les originaux des brevets doivent se trouver à bord du navire à bord duquel sert le titulaire.</p> <p>Le personnel de navires de pêche servant à bord des navires de pêche océaniques sont tenus d'être titulaires des titres prescrits par la Convention STCW-F de 1995. Les modèles de brevets figurent dans les appendices 1, 2 et 3 de la Convention.</p>	Convention STCW de 1978, article VI, règle I/2; Code STCW, section A-I/2 Convention STCW-F de 1995, article 6, règle 3

No	Contenu	Référence
	<p>Registre des heures de repos Des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer doivent être tenus à bord.</p>	<p>Code STCW, section A-VIII/1; Convention du travail maritime, 2006; Directives OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail des gens de mer à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos des gens de mer</p>
	<p>Certificat international du système antisalissure Un Certificat international du système antisalissure, accompagné d'une fiche de systèmes antisalissure, doit être délivré, après une inspection et une visite, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO.</p>	<p>Convention AFS, règle 2 1) de l'annexe 4</p>
	<p>Déclaration relative au système antisalissure Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais d'une jauge brute inférieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être munis d'une déclaration signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.</p>	<p>Convention AFS, règle 5 1) de l'annexe 4</p>
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 après que l'autorité compétente d'un État Partie a vérifié qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 7. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2 de l'article 7. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention.</p>	<p>Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, article 7</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour l'enlèvement des épaves Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les prescriptions de l'article 12.1 sont respectées.</p> <p>Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention.</p>	<p>Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, article 12</p>
2	<p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires à passagers doivent avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour navire à passagers Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers doit être délivré, après inspection et visite, à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle P) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Système d'aide à la décision est prévu pour le capitaine À bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle III/29</p>
	<p>Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/7.3</p>
	<p>Liste des limitations imposées à l'exploitation Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent conserver à bord une liste de toutes les limitations imposées à l'exploitation du navire, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des règles de la Convention SOLAS, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer, les restrictions relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limitations, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle V/30</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux et Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré aux termes des dispositions de l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p> <p>Un certificat dit Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p>	<p>Accord STP de 1971, règle 5</p> <p>SPACE STP 73, règle 5</p>
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile en cas de mort ou de lésions corporelles des passagers Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'État Partie a vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 4bis. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer ce certificat. Ce certificat doit être conforme au modèle annexé à la présente Convention.</p> <p>Par la résolution A.988(24), il est recommandé que les États ratifient le Protocole d'Athènes dans les plus brefs délais en se réservant le droit de délivrer et d'accepter des certificats d'assurance prévoyant des exceptions et restrictions spéciales, en fonction des exigences du marché des assurances au moment de la délivrance du certificat, telles que la clause sur les armes chimiques et biologiques et les clauses relatives au terrorisme (lettre circulaire No 2758).</p>	<p>PAL 1974, telle que modifiée par le Protocole PAL de 2002, article 4bis; résolution A.988(24); lettre circulaire No 2758</p>
3	<p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires de charge doivent avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité de construction pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention SOLAS de 1974 relatives aux visites des navires de charge et aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2, autres que celles qui concernent les moyens d'extinction de l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle E) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 équipé d'une installation radioélectrique, y compris les appareils utilisés dans les engins de sauvetage, qui satisfait aux prescriptions du chapitre IV et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle R) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Certificat de sécurité pour navire de charge Au lieu du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et du Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge peut être délivré, à l'issue d'une visite, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988. Une fiche d'équipement (modèle C) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p>	<p>Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p>
	<p>Manuel d'accès à la structure du navire Cette règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX/1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 construits le 1er janvier 2006 ou après cette date. Les moyens d'accès permettant d'effectuer les inspections générales de près et les mesures d'épaisseur d'un navire doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-6</p>
	<p>Renseignements sur la cargaison Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, confirmés par écrit avant le chargement. Pour les vraquiers, la densité de la cargaison doit figurer parmi ces renseignements.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/2 et XII/10; MSC/Circ.663</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manuel pour les vraquiers Pour permettre au capitaine d'éviter des contraintes excessives sur la structure du navire, il doit y avoir à bord du navire qui effectue des opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac un manuel tel que celui mentionné à la règle VI/7.2 de la Convention SOLAS. Ce manuel doit être visé par l'Administration ou en son nom de manière à indiquer que les dispositions des règles 4, 5, 6 et 7 du chapitre XII de la Convention SOLAS, selon qu'il convient, sont respectées. Au lieu de faire l'objet d'un manuel distinct, les renseignements requis peuvent figurer dans le Manuel sur la stabilité à l'état intact.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/7 et XII/8; Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (Recueil BLU)</p>
	<p>Autorisation de transport de grain et manuel sur le chargement du grain Une autorisation doit être délivrée à tout navire chargé conformément aux règles du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac. L'autorisation doit être jointe au manuel sur le chargement du grain remis au capitaine pour lui permettre de satisfaire aux dispositions du Recueil relatives à la stabilité ou y être incorporée.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VI/9; Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac, section 3</p>
	<p>Dossier des rapports de visites renforcées Les vraquiers et les pétroliers doivent avoir un dossier des rapports de visites et des documents d'appui satisfaisant aux dispositions des paragraphes 6.2 et 6.3 de l'annexe A/annexe B, partie A/partie B du Recueil ESP, 2011.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/2; Recueil ESP, 2011 (résolution A.1049(27), telle que modifiée)</p>
	<p>Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées Tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livré le 1er juin 1982 ou avant cette date qui est exploité avec un système de citernes à ballast propre spécialisées doit être muni d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées qui décrit en détail ce système et spécifie les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les Spécifications mentionnées à l'alinéa 8.2 de la règle 18 de l'Annexe I de MARPOL. Si une modification affectant le système de citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règle 18.8; résolution A.495(XII)</p>
	<p>Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) – Déclaration de conformité, rapport final et compte rendu d'examen L'Administration doit délivrer une déclaration de conformité à tout pétrolier qui, ayant fait l'objet d'une visite au titre du système d'évaluation de l'état du navire (CAS), a été jugé conforme aux prescriptions de ce système. En outre, un exemplaire du rapport final CAS soumis à l'Administration en vue de la délivrance d'une déclaration de conformité, ainsi qu'un exemplaire du compte rendu d'examen par l'Administration, doivent être conservés à bord avec la déclaration de conformité.</p>	<p>MARPOL, Annexe I, règles 20 et 21; résolution MEPC.94(46), telle que modifiée par les résolutions MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) et MEPC.236(65)</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Renseignements sur le compartimentage et la stabilité Il doit être fourni sous une forme approuvée à tous les pétroliers auxquels s'applique la règle 28 de l'Annexe I de MARPOL les renseignements relatifs au chargement et à la répartition des cargaisons qui sont nécessaires pour garantir le respect des dispositions de cette règle et les données sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans cette règle.</p>	MARPOL, Annexe I, règle 28
	<p>Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de l'Annexe I de MARPOL, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité. Le dispositif doit être muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille marin et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins.</p>	MARPOL, Annexe I, règle 31
	<p>Surveillance continue et contrôle des rejets – Manuel d'exploitation Tout pétrolier équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets doit recevoir des instructions relatives à l'exploitation de ce dispositif qui soient conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité.</p>	MARPOL, Annexe I, règle 31; résolution A.496(XII); résolution A.586(14), telle que modifiée par la résolution MEPC.24(22); résolution MEPC.108(49), telle que modifiée par la résolution MEPC.240(65)
	<p>Manuel sur l'équipement et l'exploitation (Manuel sur le lavage au pétrole brut) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation qui décrive en détail ce système et l'équipement et spécifie les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées à la règle 35 de l'Annexe I de MARPOL.</p>	MARPOL, Annexe I, règle 35; résolution MEPC.81(43)
	<p>Plan d'opérations STS et registres des opérations STS Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment effectuer des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1er janvier 2011 ou après cette date. L'Administration doit approuver le plan d'opérations STS de chaque pétrolier. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.</p> <p>Les registres des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être rapidement disponibles aux fins d'inspection.</p>	MARPOL, Annexe I, règle 41

No	Contenu	Référence
	<p>Plan de gestion des COV Un navire-citerne transportant du pétrole brut, auquel s'applique la règle 15.1 de l'Annexe VI de MARPOL, doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV.</p>	<p>MARPOL, Annexe VI règle 15.6</p>
	<p>Document d'approbation du calculateur de stabilité Tous les navires soumis aux Recueils IBC, IGC, BCH et GC devraient être équipés d'un calculateur de stabilité capable de vérifier qu'ils satisfont aux critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie et approuvé par l'Administration à la première visite de renouvellement du navire prévue le 1er juillet 2016 ou après cette date, mais au plus tard le 1er juillet 2021, compte tenu des normes de performance recommandées par l'Organisation. L'Administration devrait délivrer un document d'approbation du calculateur de stabilité.</p>	<p>Recueil IBC, paragraphe 2.2.6; Recueil IGC, paragraphe 2.2.6; Recueil BCH, paragraphe 2.2.1.2 ; Recueil GC, paragraphe 2.2.4; Recueil IS de 2008; MSC.1/Circ.1229; MSC.1/Circ.1461</p>
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation après qu'il a été vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention CLC.</p>	<p>Convention CLC de 1969, article VII</p>
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention CLC de 1992 doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après que l'autorité compétente de l'État contractant a vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de cette convention.</p>	<p>Convention CLC de 1992, article VII</p>
	<p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (suite) Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat doit être délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État contractant.</p>	

No	Contenu	Référence
4	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des substances chimiques liquides nocives en vrac doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL, à tout navire transportant des substances liquides nocives en vrac et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac et le Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, délivrés en vertu des dispositions du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques et du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, respectivement, ont la même valeur et sont acceptés dans les mêmes conditions que le Certificat NLS.</p>	MARPOL, Annexe II, règle 9
	<p>Registre de la cargaison Les navires transportant des substances liquides nocives en vrac doivent être munis d'un registre de la cargaison qui peut ou non faire partie du livre de bord réglementaire et qui doit être établi conformément au modèle figurant à l'appendice II de l'Annexe II.</p>	MARPOL, Annexe II, règle 15.1
	<p>Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet Tout navire certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet approuvé par l'Autorité.</p>	MARPOL, Annexe II, règle 14; résolution MEPC.18(22), telle que modifiée par la résolution MEPC.62(35)
	<p>Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives approuvé par l'Autorité.</p>	MARPOL, Annexe II, règle 17; résolution MEPC.85(44), telle que modifiée par la résolution MEPC.137(53)

No	Contenu	Référence
5	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire-citerne pour produits chimiques doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p> <p>Note : Aux termes de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits avant le 1er juillet 1986.</p> <p>ou le document suivant :</p>	Recueil BCH, section 1.6
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p> <p>Note : Aux termes du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 et de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</p>	Recueil IBC, section 1.5
6	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout transporteur de gaz doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p>	Recueil GC, section 1.6
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p> <p>Note : Aux termes du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les transporteurs de gaz construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</p>	Recueil IGC, section 1.4

No	Contenu	Référence
7	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout engin à grande vitesse doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse Un certificat dit Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout engin qui satisfait aux prescriptions du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle X/3; Recueil HSC 1994, section 1.8; Recueil HSC 2000, section 1.8</p>
	<p>Permis d'exploiter un engin à grande vitesse Un permis dit Permis d'exploiter un engin à grande vitesse doit être délivré à tout engin qui satisfait aux prescriptions des paragraphes 1.2.2 à 1.2.7 du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p>	<p>Recueil HSC 1994, section 1.9; Recueil HSC 2000, section 1.9</p>
8	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Attestation de conformité avec les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses L'Administration doit fournir au navire un document approprié attestant que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux prescriptions de la règle II-2/19 de la Convention SOLAS de 1974. L'attestation concernant les marchandises dangereuses, exception faite des marchandises dangereuses solides en vrac, n'est pas exigée pour les cargaisons des classes 6.2 et 7 et les marchandises dangereuses en quantités limitées.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/19.4</p>
9	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses en colis doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Renseignements relatifs au transport Les renseignements relatifs au transport de marchandises dangereuses en colis et le certificat d'emportage de conteneur/véhicule doivent être conformes aux dispositions pertinentes du Code IMDG et doivent être mis à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VII/4.1</p>

No	Contenu	Référence
	<p>Manifeste de marchandises dangereuses ou plan d'arrimage Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste spéciale ou un manifeste énumérant, conformément à la classification donnée dans le Code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit posséder une liste spéciale ou un manifeste énumérant les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Un plan d'arrimage détaillé qui identifie par leur classe toutes les marchandises dangereuses et indique leur emplacement à bord peut être utilisé à la place de cette liste ou de ce manifeste. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règles VII/4.2 et VII/7-2.2; MARPOL, Annexe III, règle 4</p>
10	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant une cargaison INF doit avoir à bord le document suivant :</p>	
	<p>Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF Un navire transportant une cargaison INF doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (Recueil INF) en plus de toutes autres prescriptions applicables des règles de la Convention SOLAS et il doit faire l'objet d'une visite et un Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF doit lui être délivré.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VII/16; Recueil INF (résolution MSC.88(71), telle que modifiée), paragraphe 1.3</p>
11	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire nucléaire doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Guide de conduite pour les installations nucléaires Il doit être établi un guide de conduite complet et détaillé contenant, à l'intention du personnel, des renseignements et des directives pour l'aider, dans l'exercice de ses fonctions, à résoudre toutes les questions qui concernent la conduite de l'installation nucléaire et qui ont une importance particulière en matière de sécurité. Ce guide de conduite doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration et un exemplaire doit en être conservé à bord du navire. Ce guide de conduite doit être constamment tenu à jour.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VIII/8</p>
	<p>Un Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge ou un Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers au lieu du Certificat de sécurité pour navire de charge ou du Certificat de sécurité pour navire à passagers, selon le cas. Le certificat prescrit par le chapitre VIII de la Convention SOLAS doit être délivré à tous les navires à propulsion nucléaire.</p>	<p>Convention SOLAS de 1974, règle VIII/10</p>

No	Contenu	Référence
12	<p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire exploité dans les eaux polaires doit avoir à bord les documents suivants :</p>	
	<p>Certificat pour navire polaire Tout navire auquel s'applique le Recueil sur la navigation polaire doit avoir à bord un certificat pour navire polaire en cours de validité. Le Certificat doit inclure la fiche d'équipement supplémentaire prescrite par le Recueil.</p> <p>Note : le Recueil sur la navigation polaire devrait prendre effet le 1er janvier 2017, date de l'entrée en vigueur des amendements connexes à la Convention SOLAS et aux Annexes I, II, IV et V de MARPOL.</p>	Recueil sur la navigation polaire, partie I-A, section 1.3
	<p>Manuel d'exploitation dans les eaux polaires Tout navire auquel s'applique le Recueil sur la navigation polaire doit avoir à bord un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires, tel que prescrit à la section 2.3 de la partie I-A dudit Recueil.</p>	Recueil sur la navigation polaire, partie I-A, section 2.3
<p>Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires</p>		
	<p>Navires spéciaux</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour navire spécial En plus des Certificats SOLAS spécifiés à l'alinéa 7 du Préambule des Recueils SPS de 1983 et de 2008, un Certificat de sécurité pour navire spécial devrait être délivré après les visites effectuées conformément aux dispositions du paragraphe 1.6 des Recueils SPS de 1983 et de 2008. La durée et la validité de ce certificat devraient être régies par les dispositions correspondantes de la Convention SOLAS de 1974 applicables aux navires de charge. Si un certificat est délivré à un navire spécial d'une jauge brute inférieure à 500, il faudrait y indiquer la portée des dérogations qui ont été accordées en application du paragraphe 1.2.</p> <p>Le Recueil SPS de 2008 s'applique à tous les navires spéciaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 auquel un certificat a été délivré le 13 mai 2008 ou après cette date.</p>	Recueil SPS de 1983 (résolution A.534(13), telle que modifiée); Recueil SPS de 2008 (résolution MSC.266(84), telle que modifiée); Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12
	<p>Navires de servitude au large</p>	
	<p>Document de conformité du navire ravitailleur au large Le document de conformité devrait être délivré une fois qu'il a été vérifié que le navire satisfaisait aux dispositions des Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006.</p>	Résolution MSC.235(82), telle que modifiée par la résolution MSC.335(90)

No	Contenu	Référence
	<p>Certificat d'aptitude pour navire de servitude au large Les navires de servitude au large devraient avoir à bord un certificat d'aptitude délivré en vertu des Directives pour le transport et la manutention de quantités limitées de substances liquides nocives et potentiellement dangereuses en vrac à bord des navires de servitude au large lorsqu'ils transportent de telles cargaisons.</p> <p>Si un navire de servitude au large transporte seulement des substances liquides nocives, un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac comportant les mentions appropriées peut être délivré à la place du Certificat d'aptitude susmentionné.</p>	<p>Résolution A.673(16), telle que modifiée par les résolutions MSC.184(79), MSC.236(82) et MEPC.158(55); MARPOL, Annexe II, règle 11.2</p>
	<p>Systèmes de plongée</p>	
	<p>Certificat de sécurité pour système de plongée Un certificat devrait être délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle, à l'issue d'une visite ou d'une inspection d'un système de plongée qui satisfait aux prescriptions du Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée. Dans tous les cas, l'Administration devrait assumer la pleine responsabilité du certificat.</p>	<p>Résolution A.831(19), telle que modifiée par la résolution MSC.185(79) section 1.6</p>
	<p>Engins submersibles à passagers</p>	
	<p>Certificat de conformité en matière de sécurité pour engin submersible à passagers Applicable aux engins submersibles pouvant recevoir des passagers aux fins d'excursions sous-marines et dont la pression dans le compartiment des passagers est égale à une (1) atmosphère ou proche de cette valeur.</p>	<p>Circulaire MSC/Circ.981, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1125</p>
	<p>Certificat de conformité en matière de sécurité pour engin submersible à passagers (suite) Un document de conception et de construction délivré par l'Administration devrait être joint au Certificat de conformité en matière de sécurité.</p>	
	<p>Engins à portance dynamique</p>	
	<p>Certificat de construction et d'armement pour engin à portance dynamique Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément au paragraphe 1.5.1 a) du Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique.</p>	<p>Recueil DSC (résolution A.373(X), telle que modifiée), section 1.6</p>

No	Contenu	Référence
	Unités mobiles de forage au large	
	<p>Certificat de sécurité pour unité mobile de forage au large Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1979 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er mai 1991 ou après cette date, mais avant le 1er janvier 2012, conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1989 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er janvier 2012 ou après cette date, conformément au Recueil de règles de 2009 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage.</p>	<p>Recueil MODU de 1979 (résolution A.414(XI), telle que modifiée), section 1.6; Recueil MODU de 1989 (résolution A.649(16), telle que modifiée), section 1.6; Recueil MODU de 2009 (résolution A.1023(26), telle que modifiée)</p>
	Navions	
	<p>Certificat de sécurité pour navion Un certificat dit Certificat de sécurité pour navion devrait être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à un navion qui satisfait aux dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions.</p>	<p>MSC/Circ.1054, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1126, section 9</p>
	<p>Permis d'exploiter un navion Le permis d'exploiter devrait être délivré par l'Administration en vue d'attester que les dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions sont respectées.</p>	<p>MSC/Circ.1054, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1126, section 10</p>
	Niveaux de bruit	
	<p>Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires existants auxquels la règle II-1/3-12 de la Convention SOLAS ne s'applique pas. Un rapport sur la mesure du bruit devrait être établi pour chaque navire conformément au Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires.</p>	<p>Résolution A.468(XII), section 4.3</p>

ANNEX 8

STATEMENT BY THE DELEGATION OF NORWAY

ITEM 5

Thank you Mr. Chair,

First of all I would like to thank the Secretariat for this document.

Chair, I do apologize for what will be a somewhat lengthy intervention, but as you all know this is an important issue for Norway.

Norway has since our initial proposal in 2014, been fully dedicated to this project, and we have contributed both financially and also by expert assistance in consultation meetings with the IMO Secretariat together with distinguished experts from Chile, Republic of Korea and the European Commission in the first phases of the project.

As the Secretariat points out there have been no new Member States or organizations offering their assistance since FAL 40. However, it is important to bear in mind that in the initial phase of the project both the Republic of Korea, Norway as well as the European Union have made their systems available as options for IMO to choose in their development of a prototype if they so decide.

It is in our view important for IMO to continue its work towards ensuring that technology is used not only to enhance ship safety, but also to reduce administrative burdens both for ship masters as well as maritime administrations.

Facilitating the establishment of systems to ensure the electronic exchange of information and the establishment of single window systems is imperative to the modernization of shipping and facilitating trade, and we believe is at the core of FAL Committee's work.

The adoption of the FAL amendments at FAL 40 was the first step towards achieving this goal and now we must strive towards facilitating a full, efficient implementation of these amendments.

As you know the IMO has worked towards developing a new strategic framework. At the last Council meeting we agreed to new strategic directions for the period 2018-23. Strategic Direction 1 points out the need to place increased focus on implementation of IMO instruments.

In accordance with Standard 1.3*bis*, of the amendments of the FAL annex, measures for the establishment of systems for electronic exchange of information shall be taken by 9 April 2019.

Although the Secretariat has not received any formal calls for assistance, given the lack of resources many places it seems unlikely that we by 9 April 2019 will see the establishment of systems for electronic exchange of information in all ports worldwide.

Technical development lies in the heart of this strategic direction and such assistance would not only benefit developing countries but also the ship and masters of any flag state calling into ports worldwide. This allows for the reduction of administrative burdens, and a more efficient and cost-reductive system in ports. This benefits all.

We would also like to refer to the thematic priorities for the ITCP both for the current biennium as well as proposed for the coming biennium, which points towards the efficient implementation of the FAL Convention as well as electronic data processing and interchange technique such as the single window.

Even though we would like to see fully interoperable single window systems worldwide as soon as possible, we believe this to be a very challenging task at this stage. However, we do believe it is highly possible for FAL to develop an interoperable system for the exchange of information based on the FAL requirements, and at the same time ensure flexibility for individual needs and future developments towards a fully functioning global single window system.

We do understand the challenges of this task, however, it is a task we should be fully capable of solving.

We are of the opinion that the FAL Committee must take the lead and facilitate for the implementation of the amendments to the convention, (and this project is in many ways imperative to the implementation of the amendments.)

It is on this background that Norway believes that it is imperative for the IMO to continue its work to facilitate and develop a prototype.

So how can this be done: when Norway in 2014 first initiated this as a technical developing project, we had a vision of developing a simple basic system which accommodated for the sharing of information in accordance to the FAL requirements.

We still have this vision.

We believe the IMO should strive towards developing a simple, efficient system bearing in mind the need for interoperability. The system should primarily focus on the FAL requirements but be flexible enough to implement national reporting requirements within the framework of the prototype. Furthermore, it should be developed as a basis framework for a future single window system connecting different stakeholders.

Failure to do anything could easily mean that we will not have a fully functioning electronical exchange of information globally, which in many ways would just leave us with a status quo of the situation, despite the amendments of the FAL convention.

We believe that a failure to act would not only be a loss for the IMO, but a loss for the industry, the ports and the Administrations. We have a possibility to play a role in the modernization of shipping, not only through the amended requirements, but through the establishment of a system that will reduce administrative burdens, facilitate trade, cut time in ports, and ensure an efficient implementation of the FAL requirements.

We would like to see the FAL Committee at this meeting agreeing on the basic "performance criteria for this system", such as stakeholders involved, scope of information, standards, machine to machine versus manual input, simplicity and flexibility.

Furthermore, I do hope the WG will consider alternative means for speeding up the process.

Finally, time is of the essence, as the date for having this system in place is 9 April 2019. Bearing in mind the theme for the World Maritime Day this year is "connecting ships, ports and people", there is no better time than now to show that we are fully committed to the strategy and goal of the IMO, and that we are able to act when needed.