

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
42ème session
Point 17 de l'ordre du jour

FAL 42/17
20 juin 2018
Original: ANGLAIS

**RAPPORT DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION**

Table des matières

Section	Page
1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	3
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	3
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.....	6
5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE	10
6 RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE	15
7 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	16
8 MISE À JOUR DES DIRECTIVES POUR LA MISE EN PLACE DU GUICHET UNIQUE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES	17
9 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER	18
10 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS	19
11 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	22
12 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS.....	24
13 APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL	24

14	PROGRAMME DE TRAVAIL	25
15	ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2019.....	29
16	DIVERS	29
17	MESURES QUE LES AUTRES ORGANES SONT INVITÉS A PRENDRE.....	35

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	RÉSOLUTION FAL.13(42) – 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
ANNEXE 2	RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ FAL
ANNEXE 3	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 4	AGENDA DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 5	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE-TROISIÈME SESSION DU COMITÉ
ANNEXE 6	DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DU COMITÉ JURIDIQUE*
ANNEXE 7	DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS ET D'OBSERVATEURS**

* En anglais seulement.

** Les déclarations figurant dans la présente annexe, classées selon les points de l'ordre du jour, ont été reproduites dans l'ordre de leur réception et dans la langue de leur présentation (y compris leur traduction dans toute autre langue, si elle a été fournie). Les déclarations sont disponibles dans toutes les langues officielles en fichier audio à l'adresse <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarante-deuxième session au Siège de l'OMI du 5 au 8 juin 2018 sous la présidence de M. Yury Melenas (Fédération de Russie). La Vice-présidente, Mme Marina Angsell (Suède), était également présente.

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et d'un Membre associé de l'OMI, un représentant d'une commission régionale des Nations Unies, d'institutions spécialisées et d'autres organismes, des observateurs des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération avec l'Organisation et des observateurs des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 42/INF.1.

1.3 Était également présent le Président du Comité juridique, M. Volker Schöfisch (Allemagne).

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

1.4 Le Secrétaire général a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé son allocution d'ouverture, dont le texte intégral peut être téléchargé du site Web de l'OMI à l'adresse : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Remarques du Président

1.5 En réponse, le Président a remercié le Secrétaire général de son allocution d'ouverture et a indiqué que ses avis et demandes seraient dûment pris en considération au cours des délibérations du Comité et de ses groupes de travail.

Adoption de l'ordre du jour

1.6 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire (FAL 42/1) et a décidé de tenir compte au cours de ses travaux de l'ordre du jour annoté (FAL 42/1/1).

Pouvoirs

1.7 Le Comité a noté que les pouvoirs des délégations présentes à la session étaient en bonne et due forme.

Condoléances

1.8 Le Comité a présenté ses très sincères condoléances et exprimé toute sa compassion au peuple guatémaltèque à la suite de l'éruption volcanique qui avait entraîné des pertes en vies humaines et des dommages matériels et écologiques considérables.

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

2.1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents FAL 42/2 et FAL 42/2/1 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux de l'A 30, du LEG 104, du MSC 98, du MEPC 71, du TC 67, du C 118 et du C/ES.29 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 noté 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.

Statut des appendices de la Convention FAL

3.2 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait 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.

3.3 Le Comité a rappelé également que le FAL 41 avait décidé d'inviter le Comité juridique à examiner le statut juridique des appendices de la Convention FAL et à lui donner un avis, sans perdre 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 la prérogative des Gouvernements contractants à la Convention.

3.4 Le Comité a été informé que le LEG 104 avait noté que la confusion qui régnait quant au statut des appendices tenait principalement à ce que la version récapitulative de la Convention FAL adoptée par la résolution FAL.12(40) en 2016 ne comprenait que l'appendice 1, tandis que les autres appendices apparaissaient uniquement dans la publication qui contenait le texte de la Convention FAL, même s'il était fait référence aux appendices 2 et 3 dans la Convention proprement dite. Le Comité a noté qu'à l'issue d'un long échange de vues, le LEG 104 avait encouragé les États Membres à procéder à des consultations informelles pendant la période intersessions et à soumettre au LEG 105 des renseignements pertinents sur le statut des appendices.

3.5 Le Comité a examiné l'avis juridique du Président du Comité juridique sur le statut des appendices de la Convention FAL (FAL 42/3/1), tel qu'il avait été approuvé par le Président du LEG 105. Le texte intégral de la déclaration du Président du Comité juridique figure à l'annexe 6.

3.6 Le Comité a noté que le Comité juridique avait estimé que le moyen le plus efficace d'établir l'intention des Gouvernements contractants à la Convention FAL à l'avenir serait de modifier ladite convention en suivant la procédure décrite à l'article VII de la Convention pour inclure les appendices appropriés dans l'Annexe et dans la copie certifiée conforme de l'instrument. Les autres méthodes qui permettraient d'établir l'intention des Gouvernements contractants comprenaient notamment, dans l'ordre d'importance juridique décroissant :

- .1 une déclaration, au moyen d'une résolution FAL, établissant l'intention du Comité;
- .2 une interprétation uniforme; et
- .3 une décision du Comité FAL.

3.7 Le Comité a noté également que l'interprétation finale de la question de savoir si les appendices 1, 2, 3 et 4 faisaient partie de la Convention était la prérogative des Gouvernements contractants à la Convention FAL. Au cours de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a :

- .1 décidé que l'appendice 1 (Formulaires FAL de l'OMI mentionnés dans la Norme 2.19) faisait partie de la Convention FAL et qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autre mesure pour faire part de cette décision;
- .2 décidé que l'appendice 2 (Arrivée et départ des personnes) ne faisait pas partie de la Convention FAL et qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autre mesure pour faire part de cette décision. Des délégations ont estimé que, dans le cadre d'un futur examen de la Convention, l'insertion de cet appendice dans la Convention pourrait être examinée mais qu'il serait nécessaire d'élaborer plus avant la lettre explicative mentionnée dans la note de bas de page se rapportant à la Norme 3.3.1;
- .3 à propos de l'appendice 3 (Formulaire spécifié dans la pratique recommandée 4.6.2 pour recueillir des renseignements concernant le passager clandestin) le Comité a rappelé que le FAL 41 avait décidé d'ajouter dans la notification du lieu d'embarquement des passagers clandestins des renseignements supplémentaires concernant le "numéro de l'installation portuaire", outre le port, le terminal et le poste à quai et avait approuvé dans ce contexte :
 - .1 une interprétation uniforme de l'appendice 3 de la Convention FAL (FAL.7/Circ.1); et
 - .2 les renseignements sur les cas d'embarquement clandestin (FAL.2/Circ.50/Rev.3).

Le Comité a décidé que l'appendice 3 faisait partie de la Convention FAL et a indiqué qu'il n'avait pas été inclus dans la résolution FAL.12(40) à la suite d'une erreur. Étant donné qu'une référence au formulaire avait été insérée dans la Pratique recommandée 4.6.2, le Comité a chargé le Secrétariat de suivre la procédure normale pour apporter la correction correspondante, c'est-à-dire corriger la copie certifiée conforme de la résolution FAL.12(40); et

- .4 le Comité a décidé que l'appendice 4 (Code IMDG, Amendement 38-16, chapitre 5.4 – Documentation) ne faisait pas partie de la Convention FAL et qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autre mesure pour faire part de cette décision.

3.8 Une délégation a estimé que, bien que les appendices 1 et 3 soient considérés comme faisant partie de la Convention, leur statut juridique n'était pas clair. En outre, l'Annexe ne faisait pas référence à l'appendice 1 mais renvoyait à d'autres appendices. Les corrections d'ordre rédactionnel qu'il fallait apporter pourraient être examinées lors de la prochaine révision de l'Annexe de la Convention FAL.

3.9 Une délégation a estimé que la prochaine édition de la Convention FAL devrait établir une distinction entre les appendices qui faisaient partie intégrante de la Convention et ceux qui n'en faisaient pas partie. La prochaine édition de la Convention FAL devrait inclure les appendices voulus à l'Annexe en suivant la procédure énoncée à l'article VII de la Convention FAL et les incorporer dans le texte faisant foi de l'instrument.

Notifications faites à l'OMI conformément à l'article VIII de la Convention FAL

3.10 Après avoir noté que depuis le mois d'avril 2016, un seul État Membre avait communiqué des renseignements conformément à l'article VIII de la Convention FAL dans le module du GISIS relatif à la Convention FAL, le Comité a encouragé les États Membres à communiquer les renseignements voulus en application de l'article VIII de la Convention par l'intermédiaire du GISIS¹.

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 FAL, 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 41 avait examiné les résultats des travaux du Groupe de travail chargé d'examiner et de mettre à jour le Manuel explicatif de la Convention FAL, avait approuvé le rapport du Groupe de travail (FAL 41/WP.4), qui devait servir de base pour la poursuite des travaux, et avait constitué un Groupe de travail par correspondance sur la révision du Manuel explicatif, dont les travaux devaient être coordonnés par la France.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.3 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 42/4) et a reconnu les travaux considérables accomplis en vue de réviser le Manuel explicatif, en particulier par le coordonnateur du Groupe, M. Joret (France).

4.4 Lorsqu'il a examiné le rapport dans son ensemble, le Comité a noté qu'une délégation avait proposé d'insérer dans le Manuel explicatif des dispositions indiquant que les Gouvernements contractants devaient se conformer aux normes et aux pratiques recommandées et informer le Secrétaire général des cas dans lesquels les règlements nationaux n'étaient pas alignés sur ces normes et pratiques recommandées. Il a également été recommandé de supprimer le texte qui reprenait le texte des normes et pratiques recommandées sans y ajouter de valeur supplémentaire.

4.5 Le Comité a examiné les questions de principe mentionnées dans le rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 42/4, paragraphes 5 à 9) et a pris les décisions suivantes :

- .1 en ce qui concernait la question de savoir si le Manuel devrait inclure des définitions et recommandations sur les éléments de données contenus dans les sept Formulaires FAL (FAL 42/4, paragraphe 5), le Comité a noté le point de vue selon lequel, du fait que le contenu du Répertoire était très technique et s'adressait à un public restreint, il serait utile d'inclure des définitions dans le Manuel explicatif. Le Comité a néanmoins décidé de ne pas y inclure de telles définitions mais d'y insérer des renvois au Répertoire de l'OMI;

¹ Des renseignements détaillés sur le module du GISIS relatif à la facilitation ont été diffusés sous couvert de la lettre circulaire No 3476 du 22 juillet 2014.

- .2 en ce qui concernait les échanges de vues du Groupe de travail par correspondance sur la question de savoir s'il fallait incorporer les explications complètes dans le Manuel explicatif ou s'il fallait faire référence au Code IMDG (FAL 42/4, paragraphe 6), le Comité a rappelé que le FAL 40 avait décidé d'inclure dans le Manuel les renseignements approuvés par le Groupe de rédaction et des questions techniques à sa vingt-troisième session, ainsi que des indications supplémentaires spécifiant le type et la présentation des renseignements requis dans chacune des colonnes des Formulaires FAL (par exemple la position d'arrimage indiquée dans le plan d'arrimage). Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL de tenir compte de cet aspect;
- .3 pour ce qui était de déterminer la portée de l'obligation du capitaine de traiter comme confidentiels les renseignements relatifs aux passagers clandestins qui déclaraient être des réfugiés et de savoir à l'encontre de qui s'appliquait cette obligation, comme le prévoient les Normes 4.6.1 et 4.6.3 (FAL 42/4, paragraphe 7), le Comité a décidé de recommander au Groupe de travail sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL de ne pas transmettre ces renseignements confidentiels au pays d'origine ou de résidence des passagers clandestins; et
- .4 en ce qui concernait la question de savoir s'il fallait dématérialiser les certificats sanitaires et les certificats vétérinaires internationaux (FAL 42/4, paragraphes 8 et 9), le Comité a décidé que, comme ces certificats ne faisaient pas l'objet d'un Formulaire FAL, ne se trouvaient pas dans le Répertoire de l'OMI et étaient régis par d'autres instruments, la Norme 1.3bis de la Convention FAL relative à l'échange électronique de l'information ne s'appliquait pas. Toutefois, le Comité a décidé également que la transmission électronique de tous les certificats devait être favorisée. En renvoyant cette décision au groupe de travail sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL, le Comité a également sollicité son avis sur la question de savoir s'il fallait inclure, dans la recommandation concernant la Pratique recommandée 6.3 du Manuel explicatif, des références à d'autres instruments, tels que l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, le Code sanitaire pour les animaux de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) et la norme de la CEE-ONU sur les certificats sanitaires et phytosanitaires électroniques.

Constitution du Groupe de travail sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL

4.6 Après avoir examiné les questions ci-dessus, le Comité a constitué le Groupe de travail sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL (le Groupe) et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après en tenant compte des documents FAL 42/4 et FAL 42/14 et des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 poursuivre l'élaboration du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL;
- .2 déterminer s'il est nécessaire de constituer de nouveau un groupe de travail par correspondance et, dans l'affirmative, en élaborer le mandat afin que le Comité l'examine; et

- .3 élaborer les tâches supplémentaires à confier au Groupe de travail par correspondance, s'il est constitué, sur l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL, afin que le Comité l'examine.

Rapport du Groupe de travail

4.7 Après avoir examiné le rapport du Groupe (FAL 42/WP.6) et noté les progrès réalisés, le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

4.8 Le Comité a noté que le Groupe avait décidé d'insérer dans le Manuel explicatif les explications complètes relatives au Manifeste de marchandises dangereuses (Norme 2.8.1) qu'avait élaborées le Groupe de rédaction et des questions techniques à sa vingt-quatrième session (FAL 40/4, annexe 3). Toutefois, étant donné qu'insérer des explications complètes dans le Manuel reviendrait à traiter le Formulaire FAL 7 différemment des autres formulaires, le Comité a estimé que, si ces explications complètes devaient être insérées dans le Répertoire de l'OMI, une fois achevé, les renseignements pourraient être supprimés du Manuel explicatif.

4.9 Le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre au FAL 43 des propositions de textes à inclure dans le Manuel explicatif au sujet:

- .1 de la Norme 4.6.3;
- .2 des Pratiques recommandées 6.3 et 6.11, en particulier, sur la manière employée pour que les certificats et les documents soient simples et fassent l'objet d'une large diffusion; et
- .3 de la Pratique recommandée 7.11.

4.10 À propos du paragraphe 4.9.1 ci-dessus, compte tenu du caractère délicat de la Norme, le Comité a chargé le Secrétariat de solliciter l'avis du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés au sujet de la confidentialité des renseignements relatifs aux passagers clandestins qui déclarent être des réfugiés.

4.11 Le Comité a chargé le Secrétariat d'apporter toute correction d'ordre rédactionnel au projet de manuel explicatif qui fait l'objet de l'annexe 1 du document FAL 42/WP.6 et d'établir un texte au propre qu'examinerait le FAL 43 en vue de l'approuver.

4.12 Le Comité a décidé de ne pas constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'examen et la mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

Constitution d'un groupe de travail par correspondance

4.13 Rappelant qu'il avait approuvé un nouveau résultat relatif à l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL (voir le paragraphe 14.1), le Comité a constitué le Groupe

de travail par correspondance sur l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL dont les travaux seraient coordonnés par la France² et lui a confié le mandat suivant :

- .1 entamer un examen de l'Annexe de la Convention FAL et des projets d'amendements pour que le FAL 43 les examine plus avant, en tenant compte notamment des éléments suivants :
 - .1 si le principe de non-duplication de la transmission de données devrait être énoncé expressément;
 - .2 si l'utilisation du principe de guichet unique devrait devenir une norme et s'il faudrait établir l'obligation pour les pouvoirs publics d'adopter un guichet unique;
 - .3 s'il faudrait inclure une référence au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
 - .4 clarifier les fonctions des sept documents FAL décrits dans l'Annexe de la Convention FAL dans le cadre de la transmission électronique;
 - .5 clarifier la Norme 2.16.1, qui a trait à la signature et, en particulier, indiquer s'il serait plus approprié d'inclure dans l'Annexe de la Convention FAL une norme indépendante énonçant le principe selon lequel aucun lieu de résidence ne devrait être requis pour la transmission de renseignements électroniques;
 - .6 examiner plus avant la notion de renseignements préalables à l'arrivée et au départ, s'agissant en particulier de la manière dont les renseignements douaniers préalables à l'arrivée et au départ pourraient être associés à d'autres formalités, et les incidences que cela pourrait avoir sur le Formulaire FAL 2 de l'OMI;
 - .7 examiner plus avant la question de savoir si certaines normes et pratiques recommandées actuelles sont pertinentes uniquement dans un environnement papier et non dans le cas de l'échange électronique de renseignements;
 - .8 déterminer si la Pratique recommandée 7.12 devrait devenir une norme;
 - .9 examiner les recommandations concernant les passagers clandestins qui sont présentées dans l'annexe au document FAL 42/10/1, selon qu'il convient ; et
 - .10 recenser les autres domaines dans lesquels des amendements pourraient être nécessaires pour garantir une application harmonisée et plus efficace de l'Annexe de la Convention FAL; et

²

Coordonnateur :

M. Fabien Joret
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 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

- .2 soumettre son rapport à temps pour qu'il puisse être examiné à la prochaine session du Comité.

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 les options ci-après relatives à l'élaboration du prototype de guichet unique maritime :

- .1 option consistant 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; ou
- .2 option consistant 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; ou
- .3 option consistant à ne pas élaborer de prototype mais à recommander d'utiliser un ou plusieurs systèmes existants, parmi les systèmes proposés jusqu'à présent, et tout nouveau système qui serait proposé à l'avenir.

5.2 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait 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 Gouvernements contractants pouvaient utiliser d'autres mécanismes que le guichet unique pour y satisfaire et avait estimé qu'il n'était pas nécessaire que le projet soit achevé d'ici au 9 avril 2019.

5.3 Le Comité a rappelé également que le FAL 41 avait examiné une proposition du Groupe de travail sur le commerce électronique visant à demander 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. Toutefois, le Comité avait décidé que cette tâche ne devrait pas être confiée au Secrétariat, avait invité les États Membres et les organisations internationales à fournir les renseignements en question au FAL 42 et avait chargé le Secrétariat d'examiner les renseignements reçus et de fournir un avis au FAL 42.

5.4 Le Comité a examiné le document FAL 42/5/1, dans lequel l'ICS faisait part de son point de vue au sujet de l'élaboration d'un prototype de guichet unique maritime par l'Organisation et proposait d'adopter une approche plus holistique et de moins mettre l'accent sur des solutions technologiques.

5.5 Le Secrétariat a informé le Comité qu'aucune autre observation n'avait été reçue depuis le FAL 41 et qu'il fallait élaborer des recommandations supplémentaires sur la façon de réaliser ce projet.

5.6 Les points de vue ci-après ont été exprimés :

- .1 il n'était pas possible d'élaborer un système global;

- .2 le prototype devrait être simple et axé sur les prescriptions de la Convention FAL;
- .3 le prototype devrait être fondé sur les utilisateurs;
- .4 l'approche retenue pour mettre au point le prototype devrait être holistique et moins mettre l'accent sur des solutions technologiques;
- .5 le prototype était censé réduire la charge administrative pour l'équipage, et il améliorerait l'efficacité du transport;
- .6 le prototype était pour l'Organisation un projet important qui aiderait les pays en développement, les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement (PEID) à se conformer aux prescriptions de la Norme 1.3*bis*;
- .7 les caractéristiques détaillées ci-après devraient être prises en considération lors de l'élaboration du prototype :
 - .1 conformité à la Norme 1.6, selon laquelle les pouvoirs publics limitent les renseignements qu'ils exigent des armateurs et autres parties intéressées à ceux qui sont prescrits par la Convention FAL;
 - .2 nonobstant les dispositions du paragraphe 7.1 ci-dessus, si des renseignements supplémentaires sont exigés afin d'éviter que les pouvoirs publics, les ports (y compris les systèmes communautaires portuaires - SCP) et les autres parties prenantes ne communiquent deux fois les mêmes renseignements, ces renseignements entrent dans le cadre d'une procédure et d'un modèle unique et normalisé de notification. À cet égard, le concept de guichet unique devrait inclure la pratique recommandée dans la Norme 1.3*quinter*, en particulier :
 - .1 l'ampleur des renseignements à notifier est définie dans une liste maximale harmonisée et approuvée des données à communiquer, qui est valable dans tous les ports et répond aux besoins de tous les pouvoirs publics, de tous les ports (y compris les SCP) et de toutes les autres parties prenantes;
 - .2 il faudrait procéder à un examen périodique de la liste maximale harmonisée des données à communiquer pour s'assurer qu'elle représente la prescription absolument minimale réalisable en matière de communication des données;
 - .3 la liste maximale des renseignements à communiquer détermine les éléments qui devront être communiqués dans le cadre normalisé d'un guichet unique;
 - .4 conformément au principe de la réutilisation des renseignements communiqués, le navire ou la compagnie ne devraient pas avoir à transmettre de renseignement

- supplémentaire à d'autres systèmes nationaux ou locaux de notification; et
- .5 des mesures devraient être en place pour permettre de modifier les procédures de notification, les structures de données et les formats de communication, notamment pour la notification des changements, à l'intention du secteur maritime, et ceci bien avant que ces changements n'interviennent, y compris pour les prescriptions concernant les systèmes. Ces mesures devraient se conformer à la Norme 1.3*ter*;
- .3 le guichet unique devrait utiliser une procédure et un format de notification qui soient caractérisés par le principe de la notification unique par le navire et/ou la compagnie, c'est-à-dire un système centralisé de gestion de l'information tel que :
 - .1 les navires et les compagnies envoient leurs notifications selon le principe "one-to-many" (de un à plusieurs) et reçoivent des communications sur les décisions et d'autres renseignements émanant des pouvoirs publics, des ports (y compris les SCP) et des autres parties prenantes; et
 - .2 tous les pouvoirs publics, tous les ports (y compris les SCP) et toutes les autres parties prenantes reçoivent des rapports et réutilisent et transmettent des communications concernant des décisions et d'autres renseignements;
 - .4 les guichets uniques portuaires (GUP) et les SCP ne devraient pas être les seuls moyens d'accéder au guichet unique. De la même manière, une partie prenante ne devrait pas pouvoir mettre en place une procédure de notification ou un format de notification qui fonctionne en parallèle avec l'un des éléments du guichet unique ou qui constitue un doublon;
 - .5 le guichet unique devrait présenter les caractéristiques suivantes :
 - .1 être technologiquement neutre et capable d'évoluer en fonction des progrès technologiques qui pourraient améliorer l'efficacité du commerce maritime;
 - .2 être doté de moyens robustes permettant aux navires et aux compagnies de déterminer dans quelle mesure les renseignements qui ont été communiqués sont partagés dans le cadre du guichet unique, en particulier les renseignements sensibles et ceux dont la communication n'est pas exigée en vertu de la Convention FAL;
 - .3 prévoir des mesures qui garantissent la sécurité de l'information, tout en tenant compte des normes internationales, de la législation nationale et des orientations en matière de sécurité de l'information et de cybersécurité;

- .4 prévoir des dispositifs de secours pour qu'une défaillance ou un dysfonctionnement du guichet unique n'empêche pas les navires de procéder de manière efficace aux notifications et que les formalités puissent être accomplies sans entrave; et
- .5 sur le plan international, assurer l'interopérabilité avec d'autres guichets uniques à l'avenir.

5.7 Le Comité a reconnu qu'il fallait adopter une approche plus holistique pour la mise en œuvre du prototype de guichet unique maritime et mettre moins l'accent sur les aspects technologiques et il a renvoyé la question au Groupe de travail sur le commerce électronique.

Simplification des systèmes de comptes rendus de navires automatisés selon le principe du guichet unique

5.8 Lorsqu'il a examiné le document FAL 42/5, dans lequel la Norvège proposait une marche à suivre pour adopter une approche plus holistique du principe du guichet unique maritime appliqué aux systèmes de comptes rendus de navires et pour faciliter la mise en place de comptes rendus automatiques, le Comité a noté que la majorité des délégations avait reconnu l'importance que revêtaient la communication de données et l'échange d'information.

5.9 Le Comité a décidé de passer en revue les travaux en cours de l'Organisation sur les comptes rendus de navires automatisés, du fait qu'ils pourraient avoir une incidence sur les travaux du Comité relatifs au guichet unique maritime, à la normalisation et à l'harmonisation des comptes rendus de navires électroniques, ainsi que sur la collecte automatisée des données de bord aux fins de communication, afin d'éviter toute duplication des travaux, et il a renvoyé la question au Groupe de travail sur le commerce électronique.

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

5.10 Lorsqu'il a examiné le document FAL 42/INF.3 (République de Corée), le Comité a pris note des renseignements sur l'état d'avancement de la normalisation de la technologie de communication maritime numérique et sur le 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 et il a noté que la République de Corée avait l'intention de lui fournir davantage de renseignements à sa prochaine session.

Directives pour l'utilisation des certificats électroniques

5.11 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait approuvé les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

5.12 À cet égard, le Comité a noté que depuis le FAL 41, les Gouvernements des Bahamas, de la France, de Malte, de la Norvège, du Portugal et du Royaume-Uni avaient informé le Secrétaire général qu'ils avaient décidé de délivrer des certificats électroniques. Ces renseignements avaient été diffusés sous couvert des lettres circulaires Nos 3730, 3785, 3794, 3813, 3821 et 3822, respectivement.

5.13 Le Comité a rappelé que le Secrétariat avait mis au point dans le module du GISIS un outil sur les visites et la délivrance de certificats (Survey and Certification) qui permettait de fournir et de consulter les renseignements relatifs à l'authentification des certificats électroniques mais que seuls l'Allemagne, les Bahamas, le Danemark, la France, les Îles Marshall, le Libéria, Malte et la Sierra Leone avaient confirmé que leurs sites Web étaient disponibles aux fins de l'authentification des certificats électroniques dans le cadre du GISIS.

5.14 Le Comité a noté que le Secrétariat avait décidé de ne plus diffuser les lettres circulaires relatives à la délivrance de certificats électroniques, conformément à la résolution A.1074(28), de façon à promouvoir l'utilisation du GISIS pour communiquer les renseignements sur les certificats électroniques. À la suite de cette décision, Singapour et Saint-Vincent-et-les Grenadines avaient communiqué des renseignements au Secrétariat au sujet de la délivrance de certificats électroniques aux navires battant leurs pavillons.

5.15 Le Comité a prié instamment les États Membres d'utiliser le GISIS³ pour fournir des renseignements sur leurs sites Web disponibles aux fins de l'authentification des certificats électroniques.

Constitution du Groupe de travail sur le commerce électronique

5.16 Après avoir examiné les questions ci-dessus, le Comité a constitué le Groupe de travail sur le commerce électronique 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 propositions figurant dans le document FAL 42/5, en particulier au sujet des renseignements à communiquer avant l'arrivée au moyen du système de guichet unique et la nécessité de passer en revue les travaux en cours à l'OMI qui sont susceptibles de présenter un intérêt pour le principe du guichet unique et fournir un avis à ce sujet; et
- .2 examiner les propositions figurant dans le document FAL 42/5/1 et fournir un avis au Comité au sujet de la marche à suivre en ce qui concerne le prototype de système de guichet unique maritime.

Rapport du Groupe de travail

5.17 Après avoir pris connaissance du rapport du Groupe de travail (FAL 42/WP.5), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Collecte de renseignements et notification

5.18 Le Comité a noté que les membres du Groupe étaient généralement en faveur de créer un répertoire de toutes les prescriptions relatives à la collecte de renseignements et à la notification en vertu des divers instruments de l'Organisation, lequel montrerait la contribution que pourrait apporter le Comité en fournissant des conseils sur les aspects liés à la facilitation, en particulier au sujet des renseignements relatifs au principe du guichet unique.

5.19 Le Comité a prié le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives des instruments

³ <https://gisis.imo.org/Public/SURCERT/Certificates.aspx>.

obligatoires de l'OMI (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités dans un premier temps pour recenser les éléments qui intéressaient la mise en œuvre du principe du guichet unique.

5.20 Le Comité a prié aussi le Secrétariat d'informer les autres Comités de l'OMI qu'il avait l'intention d'entreprendre ces travaux et d'en diffuser les résultats.

Prototype de guichet unique maritime

5.21 Le Comité, rappelant la décision mentionnée au paragraphe 5.7 ci-dessus, a accepté de différer ses travaux relatifs au projet de prototype de guichet unique maritime jusqu'au FAL 45 ou jusqu'à la date à laquelle un État Membre en solliciterait la reprise et il a indiqué que cela n'empêcherait pas les autres Comités, tels que le Comité de la coopération technique, d'entreprendre des initiatives et des débats au sujet de ce prototype.

6 RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE

6.1 Le Comité a rappelé que lorsqu'il avait 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, le FAL 41 avait noté qu'il était important de normaliser les définitions des éléments de données figurant dans les Formulaires FAL car cela aurait un effet positif sur les travaux que le Comité était en train de mener au sujet de l'interopérabilité, du guichet unique maritime, de la mise en place des certificats électroniques et de l'e-navigation.

6.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 41 avait approuvé l'inscription d'un nouveau résultat intitulé "Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique" et prévu deux sessions pour achever les travaux.

6.3 Le Comité a rappelé en outre que l'OMD avait coordonné les travaux d'un groupe de travail par correspondance officieux chargé de réexaminer et de réviser le Répertoire de l'OMI depuis le FAL 39.

6.4 Le Comité a examiné le document FAL 42/6, dans lequel l'OMD présentait des renseignements sur les progrès réalisés pendant la période intersessions en vue d'harmoniser les définitions relatives aux données et d'établir les relations entre les éléments de données dans le contexte du réexamen et de la révision en cours du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, et il a remercié l'OMD d'assumer le rôle de coordonnateur des travaux par l'intermédiaire de son groupe de réflexion de l'Équipe chargée du modèle de données (DMPT) sur la "mise à jour technique du Répertoire FAL de l'OMI". Il a remercié également la CEE-ONU et l'ISO de leur engagement à harmoniser les différents modèles de données, ainsi que les autres organisations et les États Membres de leur participation aux travaux intersessions.

6.5 Une délégation a indiqué que les instruments utilisés par le Groupe de travail par correspondance officieux lors de ses travaux sur les renseignements relatifs à la sûreté et à la notification de livraison de déchets n'ayant pas été actualisés, ce groupe devrait se reporter aux circulaires MSC/Circ.1305 et MEPC.1/Circ.834/Rev.1, plutôt qu'aux circulaires MSC/Circ.1130 et MEPC.1/Circ.644/Rev.1, respectivement.

Instructions données au Groupe de travail

6.6 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique d'effectuer les tâches ci-après en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 examiner le document FAL 42/6 et formuler les observations et l'avis qu'il jugerait appropriés au sujet des concepts et des objectifs qui y sont décrits et de tout autre aspect dont il faudrait tenir compte ou de toute autre mesure qu'il faudrait prendre pour réviser le Répertoire de l'OMI; et
- .2 examiner la nouvelle structure du Répertoire de l'OMI présentée dans l'annexe (en anglais seulement) au document FAL 42/6, y compris les considérations relatives à sa portée et les attentes exprimées dans le document FAL 42/14/1, s'il en a le temps, et fournir un avis à ce sujet.

Examen du rapport du Groupe de travail

6.7 Après avoir pris connaissance de la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 42/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

6.8 Le Comité a approuvé la nouvelle structure du Répertoire de l'OMI qui figurait dans l'annexe au document FAL 42/6 et, notant les préoccupations exprimées par le Groupe au sujet de la tenue à jour du Répertoire de l'OMI à l'avenir, a reconnu qu'il s'agissait d'une question que devait examiner plus avant le FAL 43.

6.9 Le Comité a invité l'OMD à continuer à coordonner les travaux du Groupe de travail par correspondance officieux, auxquels pourraient participer toutes les parties intéressées, et à rendre compte au FAL 43 des progrès que ce groupe aurait réalisés.

6.10 Le Comité a décidé que le Groupe officieux devrait limiter la portée de ses travaux au Répertoire existant et ne devrait pas entreprendre quelque travaux intersessions que ce soit compte tenu de la portée plus large du résultat actuel relatif à l'examen du Répertoire de l'OMI (voir le paragraphe 14.5).

7 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

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 41 était convenu 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 se rapportant à la Convention FAL plutôt que dans une circulaire.

7.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 41 avait approuvé un nouveau 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.

7.3 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour à la présente session.

7.4 La délégation de l'ISO a informé le Comité que l'ISO élaborait des directives à cet égard, mais que n'ayant pas été en mesure de les achever en temps voulu pour les soumettre au FAL 42, elle les soumettrait au FAL 43.

8 MISE À JOUR DES DIRECTIVES POUR LA MISE EN PLACE DU GUICHET UNIQUE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES

8.1 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait décidé de réviser les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36) pour qu'elles rendent compte des modifications qui y avaient été apportées depuis leur approbation et, en particulier, de réviser l'annexe A en vue de mettre à jour la liste des guichets uniques maritimes existants et faciliter ainsi la coopération bilatérale afin d'en promouvoir la mise en place.

8.2 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait inscrit à l'agenda biennal du Comité 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, et qu'il avait constitué un groupe de travail par correspondance dont les travaux seraient coordonnés par le Japon.

8.3 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 42/8), appuyé par 28 pays et organisations et, en particulier, des travaux effectués par son coordonnateur, M. Junya Iida (Japon).

8.4 Le Comité a pris note des propositions formulées par le Groupe de travail par correspondance au sujet de la nouvelle structure des Directives et noté qu'il fallait réduire le volume de texte des Directives, que les directives techniques devaient rester génériques étant donné l'évolution rapide en la matière, et que les États Membres devaient communiquer des renseignements sur leurs guichets uniques maritimes nationaux.

8.5 Le Comité a pris note aussi des délibérations du Groupe de travail par correspondance au sujet de la nécessité de se concentrer sur un guichet unique maritime plutôt que sur un guichet unique pour les opérations commerciales.

8.6 Le Comité a préconisé de s'attacher à élargir le guichet unique pour les opérations commerciales.

Instructions données au Groupe de travail

8.7 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique d'effectuer les tâches suivantes en tenant compte du document FAL 42/8, ainsi que des délibérations qui avaient eu lieu et des décisions qui avaient été prises en séance plénière :

- .1 poursuivre l'examen des Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36); et
- .2 déterminer s'il serait nécessaire de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance pour qu'il poursuive la révision des Directives et, dans l'affirmative, en élaborer le mandat afin que le Comité l'examine.

Examen du rapport du Groupe de travail

8.8 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 42/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

8.9 Le Comité a décidé d'incorporer dans les Directives pour la mise en place du guichet unique dans les transports maritimes (FAL.5/Circ.36) les principes généraux d'une approche globale pour mettre en place un guichet unique maritime qui étaient indiqués dans le document FAL 42/5/1.

8.10 Le Comité a pris note des travaux qu'avait effectués le Groupe pour donner des orientations sur la mise à jour de la circulaire FAL.5/Circ.36 en vue de résoudre les questions en suspens à régler à titre hautement prioritaire qui étaient mentionnées dans le document FAL 42/8 et il a décidé que cette circulaire s'intitulerait désormais "Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime". Il a décidé aussi de modifier en conséquence le libellé du point de l'ordre du jour de la session.

8.11 Le Comité a encouragé les États Membres qui disposaient d'un guichet unique maritime à indiquer les renseignements nécessaires dans le modèle figurant à l'Annexe A de l'annexe 1 du document FAL 42/8 et à les soumettre au FAL 43.

Mandat du Groupe de travail par correspondance chargé de modifier les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime

8.12 Le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance chargé de modifier les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime, dont les travaux seraient coordonnés par le Japon⁴, et il lui a confié le mandat suivant :

- .1 poursuivre l'examen de la circulaire FAL.5/Circ.36 en tenant compte de la Convention FAL, telle que modifiée, des observations formulées en séance plénière, des documents FAL 42/5/1 et FAL 42/8 et des pratiques actuelles; et
- .2 établir un projet de texte révisé définitif de la circulaire FAL.5/Circ.36 afin qu'il soit examiné au FAL 43.

9 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

Rappel des faits

9.1 Le Comité a rappelé qu'au MSC 98, après avoir examiné les propositions présentées par l'ICS pour faire face à la crise migratoire dans la région de la Méditerranée centrale (MSC 98/16), les États Membres et les organisations internationales avaient exprimé leurs préoccupations au sujet de la situation humanitaire et des pertes en vies humaines, et étaient convenus que la marche à suivre était de promouvoir des mesures appropriées et efficaces dans le cadre des Nations Unies.

9.2 Le Comité a rappelé également que le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières (Pacte mondial pour les migrations) était une démarche en trois temps qui pourrait aboutir à l'adoption d'une approche à l'échelle du système des Nations Unies pour résoudre le problème, et que la phase de consultation avait eu lieu d'avril à novembre 2017.

⁴ **Coordonnateur :**
M. Junya Iida
Senior Researcher
International Coordination Division
National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Téléphone : +81 468445019
Courriel : iida-j2rh@mlit.go.jp

Le Comité a encouragé les États Membres et les organisations internationales dotées du statut consultatif à participer à ce processus.

9.3 Le Comité a rappelé en outre que le Secrétaire général s'était mis en rapport avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) pour organiser une réunion des institutions pertinentes des Nations Unies afin que ces dernières puissent échanger des avis et déterminer les mesures qui pourraient être prises pour régler ce problème complexe, sans perdre de vue le mandat de l'Organisation.

Réunion interinstitutions sur les mouvements migratoires mixtes

9.4 Le Comité a examiné le document FAL 42/9, dans lequel le Secrétariat présentait des renseignements sur la Réunion interinstitutions sur les mouvements migratoires mixtes qui s'était tenue au Siège de l'OMI le 30 octobre 2017, à la suite d'une invitation adressée par le Secrétaire général aux responsables des organisations internationales intéressées et aux principales parties prenantes du secteur maritime.

9.5 Le Comité a noté que le compte rendu de cette réunion, annexé au document FAL 42/9, avait été présenté à la Représentante spéciale du Secrétaire général pour les migrations internationales et aux Représentants permanents respectifs du Mexique et de la Suisse auprès de l'ONU (les deux cofacilitateurs chargés de diriger les négociations et les consultations intergouvernementales sur les questions relevant du Pacte mondial pour les migrations), afin qu'ils l'examinent lors de la réunion-bilan qui devait se tenir à Puerto Vallarta, dans l'état du Jalisco (Mexique), du 4 au 6 décembre 2017.

9.6 Le Comité a noté également que, le 25 janvier 2018, la Représentante spéciale du Secrétaire général pour les migrations internationales avait écrit au Secrétaire général pour la remercier de ces renseignements, espérant que la question "figurerait en bonne place dans les négociations intergouvernementales à venir" et appelant son attention sur le rapport du Secrétaire général de l'ONU intitulé "Rendre les migrations bénéfiques à tous".

9.7 Le Comité a noté en outre que les négociations intergouvernementales sur le Pacte mondial pour les migrations qui devaient avoir lieu au Siège de l'ONU à New York se termineraient au plus tard en juillet 2018, conformément à la résolution 71/280, et que la Conférence intergouvernementale qui devait adopter le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières se tiendrait au Maroc les 10 et 11 décembre 2018.

9.8 Lorsqu'il a examiné le document MSC 99/18 (Secrétariat), le Comité a pris note des conclusions des délibérations du MSC 99 qui se rapportaient au présent point de l'ordre du jour et dont il était rendu compte dans les paragraphes 18.9 à 18.11 du document MSC 99/22.

9.9 Le Comité a invité le Secrétariat à informer le FAL 43 de l'état d'avancement des travaux relatifs au Pacte mondial pour les migrations et au Pacte mondial sur les réfugiés.

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

Révision des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.11(37))

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait décidé de réviser les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.11(37)),

afin qu'elles rendent compte des amendements à la section 4 de la Convention FAL adoptés par la résolution FAL.12(40).

10.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 41 avait estimé que cette question pouvait être considérée comme une correction mineure qui n'exigeait pas de nouveau résultat et avait prié le Secrétariat d'élaborer une version révisée des Directives aux fins d'examen à la présente session. Le FAL 41 avait également invité le Comité de la sécurité maritime à apporter des amendements en conséquence à la résolution MSC.312(88).

10.3 À cet égard, le Comité a noté que le MSC 99 avait adopté la résolution MSC.448(99), 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".

10.4 Lorsqu'il a examiné le document FAL 42/10 (Secrétariat), le Comité a pris note des mesures supplémentaires proposées au sujet de la façon de modifier cette résolution :

- .1 en ce qui concernait les passagers clandestins qui ont déclaré être réfugiés :
 - .1 la nécessité d'ajouter une nouvelle définition du terme réfugié; et
 - .2 des directives supplémentaires relatives à la confidentialité de ce renseignement;
- .2 des renseignements supplémentaires au sujet de l'état général dans lequel le passager clandestin a été trouvé; et
- .3 déclaration du capitaine, contenant des observations au sujet de la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin.

10.5 Le Comité a chargé le Secrétariat d'établir un document contenant une version révisée de la nouvelle résolution, y compris les amendements arrêtés en séance plénière, afin qu'il puisse l'examiner le vendredi 7 juin (FAL 42/WP.6).

10.6 Le Comité a décidé qu'il apporterait à la résolution uniquement les modifications d'ordre rédactionnel destinées à rendre compte des amendements à la Convention FAL approuvées au FAL 41.

10.7 Le Comité a rappelé qu'il avait approuvé un nouveau résultat intitulé "Examen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL" (voir le paragraphe 14.1) et que les changements proposés devraient être examinés au cours de l'examen de l'Annexe de la Convention FAL. Le Comité a donc invité à soumettre des propositions à cet égard au FAL 43.

10.8 Le Comité a adopté les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.13(42)) qui figurent à l'annexe 1 et qui complètent les Directives qu'a adoptées le MSC par la résolution MSC.448(99) et annulent les Directives énoncées dans la résolution FAL.11(37) et il a décidé d'en informer en conséquence le Comité de la sécurité maritime.

Conclusions du Séminaire de Yaoundé sur les passagers clandestins

10.9 Le Comité a rappelé que le FAL 39 avait examiné les conclusions du Séminaire régional sur les passagers clandestins en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui s'était tenu à Abidjan en mars 2014 et avait été organisé par l'OMI en étroite collaboration avec l'AGPAOC. Tout en reconnaissant l'utilité des renseignements communiqués, le FAL 39 avait décidé de ne pas tenir compte des conclusions du Séminaire dans le cadre du processus d'examen général de la Convention FAL, qui avait été achevé au FAL 40 avec l'adoption de la résolution FAL.12(40).

10.10 Le Comité a examiné le document FAL 42/10/1 (Afrique du Sud *et al.*), qui rendait compte des conclusions d'un Séminaire sur les passagers clandestins qui s'était tenu à Yaoundé (Cameroun), et il a invité les Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL en tenant compte des recommandations adoptées lors du Séminaire de Yaoundé au Groupe de travail par correspondance sur l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL (voir le paragraphe 4.14) ou au FAL 43.

10.11 La délégation de la République islamique d'Iran a insisté sur l'importance que revêtait ce type de séminaires et a proposé d'organiser à l'avenir un séminaire régional sur les passagers clandestins.

Examen et analyse des rapports et renseignements sur les passagers clandestins

10.12 Le Comité a noté que, conformément aux amendements à la Convention FAL adoptés par la résolution FAL.12(40), les pouvoirs publics devaient notifier au Secrétaire général tous les cas d'embarquement clandestin dont ils avaient connaissance.

10.13 Concernant le nombre de passagers clandestins, les cas signalés à l'Organisation sont présentés dans le tableau suivant :

Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cas d'embarquement clandestin	253	73	90	70	61	28	55	63
Passagers clandestins	721	193	166	203	120	80	163	157

10.14 Le Comité a noté que, au 31 décembre 2017, l'Organisation avait reçu au total 4 577 rapports, qui concernaient 14 270 passagers clandestins, et a noté aussi que, malgré la nouvelle fonction disponible dans le GISIS, les notifications à l'OMI étaient en nette diminution, le nombre de rapports soumis était très faible et que, par conséquent, les statistiques n'étaient pas très fiables.

10.15 Le Comité a rappelé la résolution A.1074(28) sur la Notification et la diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) et il a prié les États Membres et les organisations internationales de fournir des renseignements précis et en temps voulu sur les cas d'embarquement clandestin à l'Organisation, en utilisant à cette fin le module du GISIS, conformément à la Norme 4.7.1 de la Convention FAL.

10.16 L'observateur des Clubs P&I a noté qu'à la suite de la communication de renseignements au FAL 36 (FAL 36/6) et au FAL 38 (FAL 38/6/2), une troisième campagne de collecte de données avait été effectuée pour l'année d'assurance allant du 20 février 2014

au 20 février 2015 ("2014/15"). Le tableau ci-dessous donne un récapitulatif des données recueillies par les Clubs P&I :

Période de collecte	Nombre d'incidents	Nombre de passagers clandestins	Coût total
2007/2008	842	1 955	\$14,3 millions
2011/2012	774	1 640	\$15,3 millions
2014/2015	503	1 274	\$9,3 millions

10.17 Les Clubs P&I ont noté que le coût total pour les Clubs comprenait des amendes imposées par certains États non disposés à faciliter le débarquement des passagers clandestins, mais que le coût total pour les propriétaires de navires était encore plus élevé.

10.18 Les Clubs P&I ont informé le Comité qu'une quatrième campagne de collecte de données pour l'année d'assurance 2017/18 avait récemment été lancée et que les résultats devraient indiquer si la situation s'était améliorée à la suite des deux séminaires régionaux organisés par l'OMI en 2014.

10.19 Le Comité a remercié les Clubs P&I de ces renseignements.

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

10.20 Le Comité a noté que depuis la date de lancement de la plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer dans le GISIS⁵, le 6 juillet 2015, six incidents seulement avaient été signalés dans la base de données.

10.21 Après avoir noté le faible nombre de notifications des incidents concernant des migrants en mer et sur les passeurs présumés et les navires suspects, qu'il était prescrit de notifier dans les Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au transport de migrants par mer (MSC.1/Circ.896/Rev.2), le Comité a invité les États Membres à communiquer les renseignements indiqués dans l'appendice de cette circulaire et à les mettre à jour au moyen de la plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer dans le GISIS.

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

11.1 Le Comité a rappelé que le TC 67 avait approuvé le Programme intégré de coopération technique (PICT) pour 2018-2019, lequel comprenait plusieurs activités ayant trait à la Convention FAL qui devraient être exécutées pendant la période biennale.

11.2 Le Comité a noté que le thème retenu pour la Journée mondiale de la mer de 2017 était "Connecter navires, ports et personnes". Les activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime étaient censées contribuer dans une large mesure à la prospérité et à la stabilité à terre en promouvant le commerce maritime, en améliorant les secteurs portuaire et maritime en tant que créateurs de richesse à terre et en établissant une économie bleue durable en mer. Si l'on réduisait la paperasserie et simplifiait les formalités et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires qui effectuent des voyages internationaux, les navires, les cargaisons et les passagers devraient pouvoir transiter sans heurt d'un port à l'autre. Dans le cadre de ces activités, les parties prenantes étaient également encouragées à utiliser les technologies modernes de l'information et des communications et,

⁵ Se reporter au Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) – Plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer (lettre circulaire No 3569).

en particulier, l'échange électronique de renseignements entre les navires et les ports. L'efficacité qui en résulterait aurait manifestement un effet positif sur la facilitation du commerce, l'économie et la réalisation de plusieurs Objectifs de développement durable.

11.3 Le Comité a examiné le document FAL 42/11, dans lequel le Secrétariat rendait compte des activités relatives à l'application de la Convention FAL, telle que modifiée, qui avaient été menées dans le cadre du PICT entre décembre 2016 et décembre 2017, et il a noté ce qui suit :

- .1 un séminaire régional s'était tenu en Thaïlande;
- .2 deux séminaires nationaux s'étaient tenus au Monténégro et au Togo en vue de promouvoir l'adhésion à la Convention FAL et de favoriser une meilleure mise en œuvre de la Convention. Ces séminaires avaient été l'occasion de mieux comprendre la Convention FAL et les moyens électroniques pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, ainsi que l'utilisation du concept de guichet unique, et avaient mis l'accent sur l'amélioration de la coordination entre les pouvoirs publics et le secteur privé dans les ports; et
- .3 deux études de faisabilité pour étendre le NEAL-NET, en tant que cadre de renseignements logistiques ayant recours à une technologie normalisée, avaient été menées au Cambodge et au Myanmar, entre février et septembre 2017 et avaient été cofinancées par l'OMI et la Chine. Les pays destinataires pouvaient présenter ces études de faisabilité à des organismes internationaux de financement, tels que la Banque mondiale ou la Banque asiatique de développement, en sollicitant un financement pour implanter le système NEAL-NET dans le pays.

11.4 Le Comité a pris note des renseignements fournis par le Secrétariat sur le projet visant à établir un guichet unique maritime à Antigua-et-Barbuda, une initiative menée par la Norvège qui fournissait un appui en nature et financier, et a noté en particulier que la première mission à Antigua-et-Barbuda avait eu lieu en octobre 2017 et que d'autres renseignements sur le projet seraient présentés au FAL 43. Après avoir fait part de ses remerciements, la délégation d'Antigua-et-Barbuda a exprimé l'espoir que ce système de guichet unique maritime soit adapté à ses finalités et soit reproduit dans l'ensemble des Caraïbes.

11.5 Le Comité a également noté qu'un séminaire national sur la facilitation du trafic maritime international s'était tenu au Mozambique en mars 2018.

11.6 La délégation camerounaise a fait le point sur les progrès réalisés depuis qu'il avait été rendu compte au FAL 39 d'une activité liée à la facilitation du trafic. Le Cameroun avait mis en œuvre les recommandations qui concernaient les portails d'informations et créé deux portails du commerce en ligne appelés "Cameroon Trade Hub" (www.cameroontradedeportal.cm) et "Cameroon Trade Portal" (www.cameroontradedeportal.cm), qui fournissaient en ligne, dans les deux langues officielles du pays, à savoir le français et l'anglais, des renseignements complets et actualisés sur les procédures d'importation, d'exportation et de transit, y compris les procédures à effectuer dans les ports, les aéroports et autres points d'entrée comme les routes. Les portails indiquaient aussi les frais, droits et taxes à acquitter, ainsi que les formulaires et documents. La délégation camerounaise a également informé le Comité que "Cameroon Trade-Up", système de guichet unique commercial appuyant les navires qui se rendaient au Cameroun, était désormais en ligne. Des renseignements complémentaires seraient communiqués au TC 68.

12 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Relations avec les organisations non gouvernementales

12.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 42/12 (Secrétariat), le Comité a noté les décisions pertinentes du C 118 et du C/ES.29 relatives aux relations avec les organisations non gouvernementales, aux demandes d'admission au statut consultatif et aux questions connexes.

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

Projet de texte révisé du Règlement intérieur du Comité FAL

13.1 Le Comité a rappelé que le C 116 avait décidé d'harmoniser la durée des mandats indiquée dans les Règlements intérieurs des Comités (et par extension, des sous-comités), de limiter à cinq ans la durée totale du mandat des président(e)s et des vice-président(e)s, et d'utiliser désormais dans les Règlements intérieurs des Comités le nouveau terme "Chair" en anglais ("le/la Président(e)"), qui s'applique indifféremment aux deux sexes.

13.2 Le Comité a rappelé également qu'il avait décidé de procéder à la révision de son Règlement intérieur de saisir cette occasion pour harmoniser les dispositions qu'il contenait 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.

13.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 41 avait donc 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 cas exceptionnels;
- .2 d'introduire la nouvelle expression "le/la président(e)" et une nouvelle terminologie connexe sans distinction de sexe;
- .3 que 25 % des États Membres (c'est-à-dire 43 États Membres compte tenu du nombre d'États Membres actuel, à savoir 172) devrait constituer un quorum;
- .4 que le FAL 42 prendrait des décisions concernant l'article 3 (sessions) à la lumière de la décision des autres Comités;
- .5 d'approuver les amendements au Règlement intérieur, à l'exception des amendements à l'article 3; et
- .6 que le Règlement intérieur resterait en attente jusqu'à ce que la question de l'article 3 soit réglée, après quoi le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités serait approuvé, selon qu'il conviendrait.

13.4 Le Comité a noté que le LEG 104 avait adopté le texte révisé du Règlement intérieur du Comité juridique et que le MSC 98 avait décidé de modifier le projet de règlement intérieur du Comité de la sécurité maritime en se fondant sur le texte approuvé par le LEG 104

(LEG 104/15, annexe 8), afin que les Règlements intérieurs des Comités, en particulier les articles 3 et 34.1, soient harmonisés.

13.5 Le Comité a noté également que le MEPC 71 avait décidé, conformément aux décisions du LEG 104 et du MSC 98, que lorsque la tenue d'une session extraordinaire devait avoir des incidences budgétaires, il faudrait solliciter l'approbation préalable du Conseil et avait approuvé le texte révisé de Règlement intérieur du Comité de la protection du milieu marin.

13.6 Le Comité a noté en outre que le C 118 avait approuvé la version définitive du texte modifié du Règlement intérieur du Conseil et avait décidé de limiter la durée du mandat de son/sa président(e) et de son/sa vice-président(e), de sorte qu'ils/elles soient rééligibles jusqu'à concurrence de deux mandats consécutifs, en prévoyant la possibilité d'un mandat supplémentaire dans des cas exceptionnels.

13.7 Ayant décidé d'aligner les articles 3 et 34.1 du Règlement intérieur du Comité FAL sur les articles 3 et 34.1 du Règlement intérieur des autres Comités, le Comité a adopté le texte révisé du Règlement intérieur du Comité de la simplification des formalités qui figure à l'annexe 2.

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

13.8 Le Comité a rappelé que le FAL 41 avait approuvé la circulaire FAL.3/Circ.212 intitulée "Organisation des travaux et méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités", qui annulait la circulaire FAL.3/Circ.211.

13.9 Conformément à la résolution A.1111(30), dans laquelle l'Assemblée donnait pour instruction de passer en revue et de réviser, pendant la période biennale 2018-2019, le document sur l'organisation de ses travaux et ses méthodes de travail en tenant compte du document sur l'application du Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1111(30)), selon qu'il conviendrait, le Comité a examiné le projet de texte révisé de la circulaire FAL sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, qui était annexé au document FAL 42/13 (Secrétariat).

13.10 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.3/Circ.214 sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités.

14 PROGRAMME DE TRAVAIL

Proposition d'inscription d'un nouveau résultat sur l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL

14.1 Le Comité a examiné le document FAL 42/14, dans lequel la Turquie proposait d'inscrire un nouveau résultat relatif à l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL, et a accepté d'inscrire à l'agenda biennal du Comité pour la période 2018-2019 et à l'ordre du jour du FAL 43 un résultat intitulé "Examen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL", en fixant à 2021 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Le Comité a décidé que le Groupe de travail par correspondance sur l'examen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention (voir paragraphe 4.13) ne devrait pas commencer ses travaux avant que le nouveau résultat ait été approuvé par le C 120.

14.2 La délégation bangladaise a informé le Comité que les gens de mer se heurtaient encore dans certains ports à des problèmes quant à l'autorisation de descendre à terre. La déclaration du Bangladesh figure à l'annexe 7.

Proposition visant à élargir la portée du résultat actuel intitulé "Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique"

14.3 Le Comité a examiné le document FAL 42/14/1, dans lequel le Libéria *et al.* proposaient d'élargir la portée du résultat 5.8 (Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique) afin d'y inclure d'autres solutions de commerce électronique, différentes de celles qui étaient liées à la Convention FAL, et de créer un registre maritime (une base de données) dans lequel figureraient les identités des éléments de données de l'OMI qui sont nécessaires pour satisfaire aux dispositions de la Convention FAL/du Répertoire sur la simplification des formalités, ainsi que des séries de données d'autres organismes internationaux comme l'ISO, la CEE-ONU et l'OMD, et il a examiné en même temps le document FAL 42/INF.2 (IHMA), qui avait été présenté à l'appui de cette proposition.

14.4 Certaines délégations ont indiqué qu'elles craignaient que la création d'un registre maritime n'ait une incidence financière pour l'Organisation et que le Comité FAL aurait besoin d'informations supplémentaires à sa prochaine session et pourrait également tenir compte des travaux effectués par l'OHI, la CEI, l'AIMS et l'ISO à cet égard.

14.5 À l'issue d'un échange de vues, le Comité a décidé d'élargir la portée du résultat 5.8 et de remplacer le titre actuel par "Examen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique", en fixant à 2021 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Proposition de nouveau résultat visant à modifier les Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)

14.6 Le Comité a examiné le document FAL 42/14/2, dans lequel le Monténégro et la Turquie proposaient de réviser les Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2). Au cours des échanges de vues, certaines délégations ont estimé que la nécessité absolue de mener ces travaux n'avait été pleinement établie. Après avoir rappelé la décision de demander au Secrétariat de recueillir des informations sur les commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime (voir le paragraphe 16.11), certaines délégations ont été d'avis que la proposition relative à ce nouveau résultat devrait être examinée par le Comité une fois qu'il aurait analysé ces informations.

14.7 La majorité des délégations qui se sont exprimées ont toutefois appuyé la proposition et le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2018-2019 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 43 un résultat intitulé "Amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)", en fixant à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Proposition de circulaire sur la mise en place d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national

14.8 Le Comité a examiné le document FAL 42/14/3, dans lequel le Chili proposait d'élaborer des directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national, et a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour 2018-2019 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 43 un résultat intitulé "Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national", en fixant à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

14.9 Une délégation a estimé qu'il serait utile d'élaborer ces directives en tenant compte de la Recommandation No 42 du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, "Mise en place d'un mécanisme de surveillance de la facilitation du commerce et des transports".

Approbation de nouveaux résultats

14.10 Conformément aux dispositions pertinentes de la résolution de l'Assemblée sur l'Application du Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1111(30)), le Comité a invité le C 120 à accepter que soient inclus dans la liste actuelle des résultats les trois nouveaux résultats ci-après qu'il avait approuvés :

- .1 examen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL (paragraphe 14.1);
- .2 élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2) (paragraphe 14.6); et
- .3 élaboration de directives pour la création de mécanismes permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national (paragraphe 14.8).

14.11 Conformément aux dispositions pertinentes de la résolution de l'Assemblée sur l'Application du Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1111(30)), le Comité a invité le C 120 à entériner sa décision de modifier comme suit les titres des résultats existants en vue de leur inclusion dans l'agenda biennal pour 2018-2019 :

- .1 modifier le titre du résultat 5.6 pour qu'il se lise "Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime" (FAL 42/17, paragraphe 8.10); et
- .2 modifier le titre du résultat 5.8 pour qu'il se lise "Examen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique" (FAL 42/17, paragraphe 14.5).

Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Comité de la simplification des formalités pour la période biennale

14.12 Le Comité a approuvé l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2018-2019, que le Secrétariat avait établi en consultant le Président, et il a invité le C 120 à prendre note du compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats qui figure à l'annexe 3.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

14.13 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats qu'il avait été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale, que le Secrétariat avait établi en consultant le Président, et il a invité le C 120 à prendre note de l'agenda du Comité de la simplification des formalités au-delà de la période biennale qui figure à l'annexe 4.

Nombre de jours de réunion du Comité et nombre de semaines de réunion à prévoir pour l'exercice biennal 2020-2021

14.14 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait décidé de tenir à l'avenir une session ordinaire par an et de réduire la durée des sessions du Comité à quatre jours, avec huit séances disposant de services d'interprétation, décision qui s'appliquerait au FAL 41 et aux sessions suivantes du Comité, et que la durée des sessions serait revue périodiquement compte tenu de la charge de travail imposée par l'ordre du jour.

14.15 Notant qu'en vertu des dispositions prévoyant actuellement des sessions de quatre jours, les groupes de travail ne disposent pas de suffisamment de temps pour achever leurs travaux et tenant compte du fait que l'ordre du jour provisoire du FAL 43 comportait quatre nouveaux résultats supplémentaires, le Comité a décidé que les sessions ultérieures du Comité devraient avoir une durée de cinq jours avec huit séances disposant de services d'interprétation. Cette décision serait applicable au FAL 43 et aux sessions suivantes du Comité et la durée des sessions serait revue périodiquement compte tenu de la charge de travail imposée par l'ordre du jour. Le Comité a prié le Conseil d'approuver ces modalités.

14.16 Quelques délégations ont indiqué qu'elles craignaient que cette décision n'ait des incidences budgétaires mais le Secrétariat a expliqué que son effet sur le budget serait négligeable étant donné que le nombre de séances disposant d'un service d'interprétation n'augmenterait pas. Une délégation a prié le Secrétariat de fournir des renseignements supplémentaires au C 120 au sujet des incidences budgétaires de cette augmentation du nombre de jours.

14.17 Le Comité a décidé qu'il tiendrait une session en 2020 et une session en 2021 (d'une durée de cinq jours chacune avec huit séances disposant de services d'interprétation et a invité le Secrétaire général à établir les propositions budgétaires voulues pour la période biennale 2020-2021, afin qu'elles soient examinées par le Conseil en vue d'être approuvées par l'Assemblée à sa trente et unième session ordinaire, en novembre 2019.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 43

14.18 Après avoir examiné les propositions figurant dans le document FAL 42/WP.3, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour de sa quarante-troisième session qui figure à l'annexe 5.

Constitution de groupes de travail et de groupes de rédaction au FAL 43

14.19 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité a prévu de constituer des groupes de travail et des groupes de rédaction sur le commerce électronique et sur l'examen du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL.

14.20 Le Comité a également décidé que, si besoin était, le FAL 43 pourrait décider de constituer d'autres groupes de travail ou de rédaction lorsqu'il examinerait les différents points de l'ordre du jour et il a chargé le Secrétariat d'établir, en consultant le Président, le calendrier provisoire du FAL 43, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou de rédaction qu'il pourrait être nécessaire de constituer, afin que le FAL 43 les examine.

Dates et lieu de la prochaine session

14.21 Le Comité a noté qu'il était provisoirement prévu que le FAL 43 se tienne du 8 au 12 avril ou du 9 au 12 avril 2019, sous réserve de la décision du C 120.

15 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2019

15.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu à l'unanimité Mme Marina Angsell (Suède) Présidente et M. Moises de Gracia (Panama) Vice-président pour 2019.

Témoignage de gratitude

15.2 Le Comité a exprimé ses sincères remerciements et sa gratitude à M. Yury Melenas (Fédération de Russie) pour les excellents services qu'il lui avait rendus ces six dernières années durant lesquelles il avait assumé les fonctions de Président du Comité.

16 DIVERS

Mise à jour de la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14)

16.1 Le Comité a rappelé que lorsqu'il avait examiné le document FAL 41/16/3, dans lequel l'ICHCA proposait de mettre à jour la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14), le FAL 41 avait décidé de charger le Secrétariat d'examiner la Liste révisée de manière approfondie, en collaboration avec d'autres organisations intéressées, le cas échéant, et d'informer le FAL 42 en conséquence.

16.2 Le Secrétariat a informé le Comité que, depuis le FAL 41, il avait reçu les listes actualisées de publications de quelques-unes des organisations mentionnées dans la circulaire susmentionnée, à savoir la CNUCED, l'OHI, l'ICS, BIMCO, l'IACS, INTERTANKO, la SIGTTO, l'ICHCA, l'PIECA et l'AIPCN.

16.3 Le Comité a examiné les documents FAL 42/16/4 et FAL 42/16/5, dans lesquels l'OCIMF présentait une liste mise à jour de ses publications qu'il faudrait supprimer de la Liste révisée ou y ajouter, selon le cas.

Constitution d'un groupe de rédaction sur la révision de la circulaire FAL.6/Circ.14

16.4 Le Comité a décidé de constituer un groupe de rédaction et de le charger d'établir le texte actualisé de la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14), en tenant compte des documents FAL 42/16/2, FAL 42/16/4 et FAL 42/16/5, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Rapport du Groupe de rédaction

16.5 Après avoir examiné le rapport du Groupe de rédaction (FAL 42/WP.7), le Comité a approuvé la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14/Rev.1).

Programmes nationaux de simplification du transport maritime et commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime

16.6 Le Comité a examiné le document FAL 42/16, dans lequel le Secrétariat donnait un aperçu des directives de l'Organisation relatives aux programmes nationaux de simplification du transport maritime et aux commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime, après avoir rappelé que les rédacteurs de la Convention FAL avaient reconnu en 1965 qu'il était nécessaire de créer des commissions nationales et régionales pour promouvoir et coordonner les mesures permettant d'améliorer la facilitation du transport maritime dans le cadre de la résolution 3 de la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes.

16.7 Le Comité a rappelé également que le FAL 19 avait adopté la résolution FAL.2(19) portant adoption d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL, lesquels comprenaient ce qui deviendrait par la suite les Pratiques recommandées 7.11 et 7.12.

16.8 Le Comité a noté qu'il n'y avait eu aucune notification concernant les Pratiques recommandées 7.11 et 7.12 de la Convention FAL dans la base de données consacrée aux notifications à faire en application de l'article VIII de la Convention FAL, qui figurait dans la partie publique du GISIS.

16.9 Le Comité a noté également que les Directives relatives à la création, à la composition et au fonctionnement des commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2) plaçaient les commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime dans le contexte plus large des commissions et programmes nationaux de simplification et qu'elles contenaient des orientations de base pour la création, la composition et le fonctionnement de ces commissions nationales. Cependant, ces renseignements dataient de près de 30 ans et il faudrait les actualiser, à la lumière de l'expérience acquise par les États Membres et des faits nouveaux survenus depuis la rédaction des directives, en ce qui concernait notamment les nouvelles Normes et Pratiques recommandées énoncées dans la Convention FAL, les mesures de sûreté, y compris les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime (chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS), le Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports et le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, les questions de sécurité ayant des répercussions sur les opérations portuaires, par exemple la vérification de la masse brute des conteneurs, et les questions environnementales, y compris la mise en place d'installations de réception portuaires conformément à MARPOL.

16.10 Le Comité a noté en outre que, lors des activités de coopération technique relatives à la simplification des formalités, le Secrétariat avait constaté qu'il n'existait pas de programmes nationaux de simplification du transport maritime ou de commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime dans certains États Membres et qu'il fallait mettre au point des orientations plus complètes et actualisées.

16.11 Le Comité a noté par ailleurs que les États signataires de l'Amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti, 2017, s'étaient engagés à établir une commission nationale interinstitutions multidisciplinaire chargée de la sûreté maritime et de la simplification des formalités, ou un système similaire.

16.12 Reconnaissant qu'il était important d'établir des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime et des programmes nationaux de simplification du transport maritime, le Comité a décidé :

- .1 de prier les Gouvernements contractants qui avaient créé des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime et des programmes nationaux de simplification du transport maritime, ou pris des dispositions analogues conformément aux Pratiques recommandées 7.11 et 7.12, de mettre à jour la base de données du GISIS consacrée aux notifications à faire en application de l'article VIII de la Convention FAL;
- .2 que des directives sur les meilleures pratiques concernant ces commissions et programmes nationaux seraient utiles aux États Membres;
- .3 de prier le Secrétariat de recueillir auprès des États Membres des renseignements sur ces commissions et programmes nationaux et de les compiler, aux fins d'examen à une session future du Comité, s'il y avait lieu;
- .4 d'inviter les Gouvernements contractants qui avaient créé de tels commissions et programmes nationaux à communiquer des renseignements sur :
 - .1 le mandat des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime;
 - .2 la composition et les méthodes de travail des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime;
 - .3 la teneur des programmes nationaux de simplification du transport maritime;
 - .4 l'interaction entre les commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime et les commissions nationales de simplification des formalités au sens large, les organismes chargés de la sûreté maritime et les commissions créées au niveau des ports; et
 - .5 toute législation nationale adoptée pour donner valeur juridique au programme national de simplification du transport maritime; et
- .5 de prier le Secrétariat de créer dans le module FAL du GISIS une base de données correspondante qui permette de recueillir les renseignements mentionnés à l'alinéa .4 ci-dessus.

Difficultés rencontrées lors du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG

16.13 Le Comité a examiné le document FAL 42/16/1, dans lequel le WNTI présentait des renseignements sur la question non résolue des difficultés rencontrées lors du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et proposait d'encourager les États Membres à renforcer les messages diffusés par le biais des circulaires et résolutions précédentes de l'OMI, afin de faciliter les expéditions de telles matières, et d'encourager les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, en particulier celles qui représentaient le secteur des transports maritimes, à promouvoir activement et à faciliter, par

l'intermédiaire de leurs membres, les expéditions de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG.

16.14 Le Comité a noté qu'il n'avait pas examiné les questions soulevant des difficultés rencontrées lors du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG depuis le FAL 39 et que le Secrétariat avait pris des mesures pour résoudre ces difficultés, notamment en harmonisant les règles relatives au transport des matières radioactives de la classe 7, par exemple dans le cadre des débats en cours entre le Sous-comité CCC et le Comité des normes de sûreté du transport de l'AIEA visant à clarifier les limites de TI et de CSI pour les conteneurs et le navire entier.

16.15 Le Comité a noté également que, conformément aux renseignements présentés par le Secrétariat, le régime réglementaire complexe applicable au transport des matières radioactives de la classe 7 reposait sur les normes de sûreté No SSR-6 de l'AIEA et le Règlement type de l'ONU et que le Secrétariat travaillait en étroite collaboration avec les institutions et organisations compétentes des Nations Unies en vue d'harmoniser les règles sur les questions associées aux retards et refus constatés dans le cadre de l'expédition de matières radioactives de la classe 7. Par ailleurs, le Secrétariat avait poursuivi ses activités de coopération technique visant à faciliter l'application du Code IMDG et avait encouragé les États Membres qui souhaitaient appuyer, ou qui sollicitaient, de telles activités à se mettre en rapport avec lui⁶.

16.16 Le Comité a décidé :

- .1 d'encourager les Gouvernements Membres à renforcer les messages indiqués dans les circulaires et résolutions précédentes de l'OMI afin de faciliter les expéditions de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG;
- .2 d'encourager les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, en particulier celles qui représentent le secteur des transports maritimes, à promouvoir activement et à faciliter, par l'intermédiaire de leurs membres, les expéditions de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG;
- .3 d'inviter les délégations à soumettre des renseignements supplémentaires et des données au sujet des retards et refus d'expédition de matières radioactives, en particulier de tous problèmes et causes importants ayant pu avoir une incidence sur l'expédition dans les délais voulus;
- .4 de prier le Secrétariat, lorsqu'il exécute des activités de coopération technique à l'appui de la mise en œuvre du Code IMDG, d'inclure les questions relatives à la sécurité et à l'efficacité du transport de matières radioactives;
- .5 d'inviter le CCC 5 à examiner si du matériel de formation relatif à la sécurité et à l'efficacité du transport des matières radioactives (un cours type par exemple) serait nécessaire et à faire part de son avis au FAL 43; et

⁶ Courriel : etgroup@imo.org.

- .6 d'inviter les États Membres et les organisations internationales à examiner s'il serait nécessaire de réviser la circulaire FAL.6/Circ.12 et la résolution A.984(24) et, dans l'affirmative, de faire une proposition visant à inscrire un nouveau résultat.

Corruption maritime : effets sur le commerce mondial, la gouvernance portuaire et les gens de mer

16.17 Le Comité a examiné le document FAL 42/16/3, dans lequel l'ICS *et al.* décrivaient les effets néfastes de la corruption maritime et la manière dont elle freinait le développement socioéconomique et dont elle pouvait entraîner d'autres risques, notamment pour la sûreté dans les ports et à bord des navires, et compromettre le bien-être, la santé et la sécurité des gens de mer.

16.18 Au cours des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 la corruption était pour les capitaines et les propriétaires de navires un problème grave qui avait engendré des coûts élevés et terni l'image du secteur maritime;
- .2 la déclaration de l'IFSMA figurait à l'annexe 7;
- .3 le réseau anticorruption maritime (MACN) constituait pour les entreprises une plateforme extrêmement utile permettant de contribuer à l'élimination des tractations malhonnêtes au sein du secteur maritime;
- .4 la corruption était un sujet sensible dans la plupart des pays;
- .5 la corruption était un processus à double sens dans le cadre duquel certains capitaines de navires essayaient d'obtenir des traitements de faveur;
- .6 l'OMI devait jouer un rôle actif à cet égard et il était suggéré que les équipages et propriétaires de navires utilisent le GISIS en tant que plateforme pour signaler les actes de corruption aux pays dans lesquels l'incident s'était produit, en gardant à l'esprit l'importance de la confidentialité et de la présomption d'innocence;
- .7 les actes de corruption étaient considérés comme un acte criminel dans certaines législations nationales;
- .8 l'Université maritime mondiale a informé le Comité des travaux qu'elle menait sur la corruption, qui comprenaient la création d'un nouveau module dans son programme de *Master*, intitulé "Intégrité du secteur maritime et sensibilisation à la corruption", connu sous l'abréviation CORA. La déclaration de l'UMM figure à l'annexe 7;
- .9 il serait utile que l'Organisation organise des séminaires régionaux sur la corruption, comme ceux qui sont organisés sur les passagers clandestins; et
- .10 il était souhaitable d'adopter une approche holistique.

16.19 Le Comité a reconnu que la corruption avait une incidence notable sur l'image du secteur maritime et des ports, ainsi que sur la facilitation du trafic maritime et la sûreté des opérations portuaires.

16.20 Le Comité a prié le Secrétariat, en collaboration avec la Division des affaires juridiques et des relations extérieures, de fournir un avis au FAL 43 sur les moyens qui permettraient de résoudre ce problème, y compris des moyens autres que l'utilisation du GISIS comme mécanisme de notification.

16.21 Certaines délégations ont estimé que le Comité devait s'abstenir de demander au Secrétariat de prendre des mesures car il était nécessaire de recueillir des renseignements supplémentaires pour prendre des décisions sensées sur cette question importante et sensible.

16.22 Une délégation a fait connaître au Comité que l'Organisation intervenait parfois dans les cas d'abandon des gens de mer.

16.23 Le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre au FAL 43 des documents contenant des propositions de mesures pour résoudre ce problème.

Création d'un espace de travail collaboratif en ligne

16.24 Le Comité a rappelé que, bien que reconnaissant les avantages qu'il pourrait y avoir à créer un espace de travail collaboratif en ligne au sein de l'Organisation, le FAL 41 avait :

- .1 décidé que l'examen de cette question devrait se poursuivre dans le cadre du Conseil plutôt que des Comités;
- .2 invité les États Membres à soumettre au C 118 des propositions concernant la création d'un espace de travail collaboratif en ligne; et
- .3 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.

16.25 Le Comité a noté à cet égard qu'après avoir constaté que la création d'un espace de travail collaboratif en ligne recueillait l'assentiment général, le C 118 avait prié le Secrétaire général de rendre compte au C 120 de l'accessibilité du système IMOSpace proposé, de la cybersécurité, des ressources financières et administratives supplémentaires dont il fallait disposer et de la disponibilité d'un autre espace de travail en ligne sous licence libre.

Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes

16.26 Après avoir rappelé que le FAL 41 avait approuvé une circulaire conjointe de la série MSC-FAL.1 contenant les Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes, sous réserve d'une décision concordante du MSC 98, le Comité a noté que le MSC 98 avait approuvé la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3 sur les Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes, qui remplaçaient les Directives intérimaires figurant dans la circulaire MSC.1/Circ.1526.

17 MESURES QUE LES AUTRES ORGANES SONT INVITÉS A PRENDRE

17.1 L'Assemblée est invitée à prendre les mesures suivantes à sa trente et unième session :

- .1 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2); et
- .2 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé serait diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10).

17.2 Le Conseil est invité à prendre les mesures suivantes à sa cent-vingtième session :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarante-deuxième session et, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre, accompagné de ses observations et recommandations, à l'Assemblée, à sa trente et unième session (paragraphe 1.1 à 17.1);
- .2 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SEG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités, dans un premier temps pour recenser les éléments qui intéressent la mise en œuvre du principe du guichet unique, et de rendre compte en temps voulu des résultats de cet examen aux Comités et au Conseil (paragraphe 5.18 à 5.20);
- .3 prendre note de l'adoption des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.13(42)), qui complètent les Directives qu'a adoptées le MSC par la résolution MSC.448(99) et annulent les Directives énoncées dans la résolution FAL.11(37) (paragraphe 10.8 et annexe 1);
- .4 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2);
- .5 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé sera diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10);
- .6 entériner la décision du Comité d'inscrire trois nouveaux résultats à son agenda biennal pour 2018-2019 (paragraphe 14.10);
- .7 entériner la décision du Comité de modifier les titres de deux résultats (paragraphe 14.11);

- .8 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats pour la période biennale 2018-2019 (paragraphe 14.12 et annexe 3);
- .9 prendre note de l'agenda actualisé du Comité au-delà de la période biennale (paragraphe 14.13 et annexe 4);
- .10 entériner la décision du Comité d'instaurer, à compter de 2019, des sessions d'une durée de cinq jours avec huit séances disposant de services d'interprétation (paragraphe 14.15 et 14.16);
- .11 entériner la décision du Comité de tenir une session en 2020 et une session en 2021 (d'une durée de cinq jours chacune avec huit séances disposant de services d'interprétation) (paragraphe 14.17); et
- .12 prendre note de l'approbation de la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14/Rev.1) (paragraphe 16.5).

17.3 Le Comité de la sécurité maritime est invité à prendre acte du rapport du Comité à sa centième session et, en particulier, à :

- .1 prendre note des délibérations du Comité au sujet de l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 5.11 à 5.15);
- .2 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités, dans un premier temps afin de recenser les éléments qui intéressent la mise en œuvre du principe du guichet unique, et de rendre compte en temps voulu des résultats de cet examen aux Comités et au Conseil (paragraphe 5.18 à 5.20);
- .3 noter la décision prise par le Comité au sujet du prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.21);
- .4 noter l'état d'avancement de l'examen du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (paragraphe 6.8 à 6.12);
- .5 prendre note des résultats de l'examen par le Comité de la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer (section 9);
- .6 prendre note de l'adoption des Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.13(42)), qui complètent les Directives qu'a adoptées le MSC par la résolution MSC.448(99) et annulent les Directives énoncées dans la résolution FAL.11(37) (paragraphe 10.8 et annexe 1);
- .7 prendre note des délibérations qui ont eu lieu au sujet des conclusions du Séminaire de Yaoundé sur les passagers clandestins (paragraphe 10.9 et 10.10);

- .8 prendre note des résultats de l'examen et de l'analyse des rapports et renseignements sur les passagers clandestins (paragraphe 10.12 à 10.18);
- .9 prendre note des résultats de l'examen et de l'analyse des rapports et renseignements sur les personnes secourues en mer (paragraphe 10.20 et 10.21);
- .10 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2);
- .11 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé sera diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10);
- .12 prendre note de l'approbation de la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14/Rev.1) (paragraphe 16.5);
- .13 prendre note des résultats des délibérations qui ont eu lieu au sujet des programmes nationaux de simplification du transport maritime et des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime (paragraphe 16.6 à 16.12); et
- .14 noter les décisions prises par le Comité au sujet des difficultés rencontrées lors du transport des marchandises radioactives de la classe 7 du Code IMDG (paragraphe 16.13 à 16.16).

17.4 Le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre acte du rapport du Comité à sa soixante-treizième session et, en particulier, à :

- .1 prendre note des résultats de l'examen par le Comité de la question de l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 5.11 à 5.15);
- .2 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités, dans un premier temps pour recenser les éléments qui intéressent la mise en œuvre du principe du guichet unique, et de rendre compte en temps voulu des résultats de cet examen aux Comités et au Conseil (paragraphe 5.18 à 5.20);
- .3 noter la décision prise par le Comité au sujet du prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.21);
- .4 noter l'état d'avancement de l'examen du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (paragraphe 6.8 à 6.12);
- .5 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2);

- .6 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé sera diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10);
- .7 prendre note de l'approbation de la Liste révisée des publications existantes ayant trait aux domaines et sujets relatifs aux questions d'interface navire/port (FAL.6/Circ.14/Rev.1) (paragraphe 16.5); et
- .8 prendre note des résultats des délibérations qui ont eu lieu au sujet des programmes nationaux de simplification du transport maritime et des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime (paragraphe 16.6 à 16.12).

17.5 Le Comité de la coopération technique est invité à prendre acte du rapport du Comité à sa soixante-neuvième session et, en particulier, à :

- .1 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités, dans un premier temps pour recenser les éléments qui intéressent la mise en œuvre du principe du guichet unique, et de rendre compte en temps voulu des résultats de cet examen aux Comités et au Conseil (paragraphe 5.18 à 5.20);
- .2 noter la décision prise par le Comité au sujet du prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.21);
- .3 prendre note des délibérations qui ont eu lieu au sujet des conclusions du Séminaire de Yaoundé sur les passagers clandestins (paragraphe 10.9 et 10.10);
- .4 prendre note de l'offre de la République islamique d'Iran (paragraphe 10.11);
- .5 prendre note des renseignements concernant les activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime (section 11);
- .6 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2);
- .7 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé sera diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10);
- .8 noter que les États Membres qui souhaiteraient appuyer, ou qui solliciteraient, des activités de coopération technique destinées à faciliter l'application du Code IMDG sont invités à se mettre en rapport avec le Secrétariat (paragraphe 16.15);⁷ et

⁷ Courriel : tcdregistry@imo.org.

- .9 prier le Secrétariat, lorsqu'il exécutera des activités de coopération technique à l'appui de la mise en œuvre du Code IMDG, d'inclure les questions relatives à la sécurité et à l'efficacité du transport de matières radioactives (paragraphe 16.16.4).

17.6 Le Comité juridique est invité à prendre acte du rapport du Comité à sa cent sixième session et, en particulier, à :

- .1 prendre note des délibérations et décisions du Comité au sujet du statut juridique des appendices de la Convention FAL (paragraphe 3.2 à 3.7);
- .2 prendre note des délibérations qui ont eu lieu au sujet de l'utilisation des certificats électroniques (paragraphe 5.11 à 5.15);
- .3 noter que le Comité a décidé de charger le Secrétariat de passer en revue le rapport final du Groupe directeur ad hoc chargé de réduire les prescriptions administratives (SG-RAR) constitué par le Conseil (C 113/11), l'inventaire des prescriptions administratives (C 108/INF.2) et la liste des résultats des Comités, dans un premier temps pour recenser les éléments qui intéressent la mise en œuvre du principe du guichet unique, et de rendre compte en temps voulu des résultats de cet examen aux Comités et au Conseil (paragraphe 5.18 à 5.20);
- .4 noter la décision que le Comité a prise au sujet du prototype de guichet unique maritime (paragraphe 5.21);
- .5 prendre note des résultats de l'examen par le Comité de la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer (section 9);
- .6 noter que le Comité a révisé son Règlement intérieur en tenant compte des décisions du C 116 (paragraphe 13.1 à 13.7 et annexe 2);
- .7 noter que le Comité a révisé le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités, comme l'en avait prié l'Assemblée (résolution A.1111(30)), et que le document révisé sera diffusé sous couvert de la circulaire FAL.3/Circ.214 (paragraphe 13.10); et
- .8 prendre note des résultats de l'examen par le Comité de la question de la corruption maritime et noter que le Comité a prié le Secrétariat, en collaboration avec la Division des affaires juridiques et des relations extérieures, de fournir un avis au FAL 43 sur les moyens qui permettraient de résoudre ce problème, y compris des moyens autres que l'utilisation du GISIS comme mécanisme de notification (paragraphe 16.17 à 16.23).

17.7 Le Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs est invité à prendre les mesures suivantes à cinquième session :

- .1 noter les décisions prises par le Comité au sujet des difficultés rencontrées lors du transport des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG (paragraphe 16.13 à 16.16); et

- .2 examiner si du matériel de formation relatif à la sécurité et à l'efficacité du transport des marchandises radioactives (un cours type par exemple) serait nécessaire et faire part de son avis au FAL 43 (paragraphe 16.16.5).

ANNEXE 1

RÉSOLUTION FAL.13(42) (adoptée le 8 juin 2018)

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

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

AYANT EXAMINÉ les objectifs généraux de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL), telle que modifiée, en particulier l'article III de ladite convention,

RAPPELANT les dispositions de la résolution A.1027(26) sur l'application et la révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.871(20)),

RAPPELANT ÉGALEMENT que la Convention internationale de 1957 sur les passagers clandestins, qui visait à mettre en place un régime acceptable à l'échelle internationale pour régler le problème des passagers clandestins, n'est pas encore entrée en vigueur,

RAPPELANT EN OUTRE qu'à sa vingt-neuvième session, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention FAL, il avait adopté le 10 janvier 2002, la résolution FAL.7(29) portant adoption d'amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, qui ajoutaient dans l'Annexe de la Convention FAL un nouveau chapitre 4 sur les passagers clandestins dans lequel étaient énoncées des normes et des pratiques recommandées sur les questions concernant les passagers clandestins ("dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins") et qui étaient entrés en vigueur le 1er mai 2003,

RAPPELANT PAR AILLEURS qu'aux fins de la présente résolution, un passager clandestin est défini comme étant une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou dans une cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après l'appareillage ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin,

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

NOTANT ÉGALEMENT que plusieurs États Membres qui sont aussi des Gouvernements contractants à la Convention FAL :

- a) ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, (eu égard aux normes énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL) qu'ils jugent impossible de se conformer à ces normes ou lui ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et ces normes; ou

- b) n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adapté dans toute la mesure du possible leurs formalités, documents et procédures aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL,

RAPPELANT que, dans la résolution A.1027(26), l'Assemblée se déclarait convaincue qu'il était nécessaire d'aligner les Directives, dans la mesure où cela était possible et souhaitable, sur les dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins et de les réviser pour qu'elles rendent compte des résultats des efforts entrepris en vue d'éviter les cas d'embarquement clandestin et pour qu'elles fournissent des orientations et des recommandations tenant compte des dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins au sujet des mesures que les navires peuvent mettre en place pour éviter les cas d'embarquement clandestin,

TENANT COMPTE du fait que certains passagers clandestins peuvent être des demandeurs d'asile ou des réfugiés et de ce fait, devraient pouvoir bénéficier des procédures applicables qui sont prévues par les instruments internationaux et la législation nationale,

CONSTATANT que les capitaines et les compagnies maritimes, ainsi que les propriétaires et les exploitants de navires, continuent de se heurter à des difficultés considérables lorsqu'ils doivent débarquer des passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes,

CONSIDÉRANT que l'existence de telles directives ne devrait en aucun cas être considérée comme excusant ou encourageant l'embarquement clandestin et d'autres migrations illégales et ne devrait pas compromettre les efforts visant à combattre les problèmes distincts de l'introduction clandestine d'étrangers ou de la traite des personnes,

CONSIDÉRANT ÉGALEMENT que les dispositions de la présente résolution devraient, conformément à la résolution A.1027(26), être considérées comme étant pertinentes uniquement à l'égard :

- a) des États Membres qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention FAL; et
- b) des États Membres qui sont des Gouvernements contractants à la Convention FAL et qui :
- i) ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, (eu égard aux normes énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL) qu'ils jugent impossible de se conformer à ces normes ou lui ont notifié des différences entre leurs propres pratiques et ces normes; ou
 - ii) n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adapté dans toute la mesure du possible leurs formalités, documents et procédures aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL,

ESTIMANT qu'à l'heure actuelle, le meilleur moyen de régler les cas d'embarquement clandestin est d'établir une étroite coopération entre tous les pouvoirs publics et les individus concernés,

ESTIMANT EN OUTRE que, dans des circonstances normales, grâce à cette coopération, les passagers clandestins devraient être débarqués et être renvoyés dans le pays dont ils possèdent la nationalité/citoyenneté, au port d'embarquement ou dans tout autre pays qui les accepterait,

RECONNAISSANT que les incidents mettant en cause des passagers clandestins devraient être traités humainement par toutes les parties concernées, compte dûment tenu de la sécurité de l'exploitation du navire et de la sécurité de son équipage,

TOUT EN ENGAGEANT VIVEMENT les autorités nationales, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines de navires à prendre toutes les précautions raisonnables pour empêcher les passagers clandestins d'accéder aux navires,

NOTANT que le Comité de la sécurité maritime a adopté à sa quatre-vingt-huitième session les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution MSC.312(88)),

NOTANT ÉGALEMENT qu'à sa trente-septième session, il a adopté les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution FAL.11(37)),

RAPPELANT qu'à sa quarantième session, il a adopté des amendements à l'Annexe de la Convention FAL (résolution FAL.12(40)), y compris au chapitre 4 de cette convention (Passagers clandestins),

CONVENANT qu'il devrait être rendu compte de ces amendements dans les Directives révisées adoptées par la résolution FAL.11(37),

NOTANT que le Comité de la sécurité maritime a adopté à sa quatre-vingt-dix-neuvième session, les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution MSC.448(99)),

1. ADOPTE les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE INSTAMMENT les gouvernements d'appliquer, dans le cadre de leurs politiques et pratiques nationales, les procédures modifiées qui sont recommandées dans les Directives ci-jointes;
3. PRIE INSTAMMENT AUSSI les gouvernements de régler les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties concernées, en respectant le partage des responsabilités décrit dans les Directives ci-jointes, à compter du 1er juillet 2018;
4. INVITE les compagnies maritimes, les propriétaires et les exploitants de navires à assumer les responsabilités qui leur sont assignées aux termes des Directives ci-jointes et à informer leurs capitaines et équipages des responsabilités respectives qui leur incombent dans les cas d'embarquement clandestin;
5. INVITE AUSSI les gouvernements à mettre au point, en collaboration avec le secteur des transports maritimes, des stratégies globales pour améliorer le contrôle de l'accès aux navires et empêcher les clandestins potentiels d'avoir accès aux navires;

6. DÉCIDE de continuer à surveiller l'efficacité des Directives révisées ci-jointes en se fondant sur les renseignements communiqués par les gouvernements et le secteur maritime, de maintenir ces directives à l'étude et de prendre les mesures supplémentaires qu'il pourrait juger nécessaires, y compris élaborer un instrument obligatoire pertinent, compte tenu de l'évolution de la situation;

7. ANNULE la résolution FAL.11(37) contenant les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin;

8. PRIE l'Assemblée d'entériner les mesures prises par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la simplification des formalités.

ANNEXE

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

1 Introduction

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

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

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

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

2 Définitions

Aux fins des présentes Directives :

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

- .4 *Mesures de sûreté.* Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites¹.
- .5 *Armateur.* Propriétaire ou exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique, d'une société, ou de toute autre personne morale, ainsi que toute personne agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.
- .6 *Passager clandestin.* Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine du navire ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin.

3 Principes de base

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

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

¹ Se reporter au chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS de 1974) et au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, tel que modifié (le Code ISPS), ainsi qu'à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA de 1988) et au Protocole de 2005 y relatif (Protocole SUA de 2005).

meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires devraient être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne demeurent à bord des navires pendant une trop longue période de temps.

- .6 Les passagers clandestins qui arrivent ou entrent sur le territoire d'un État sans être en possession des documents requis sont, en règle générale, des entrants illégaux. Il appartient aux États sur le territoire desquels ces passagers clandestins arrivent ou entrent de décider de la manière de régler pareille situation.
- .7 Les passagers clandestins en quête d'asile devraient être traités conformément aux principes de protection internationale qui sont énoncés dans les instruments internationaux, tels que les dispositions de la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 et du Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, et dans la législation nationale pertinente².
- .8 Tout devrait être mis en œuvre pour éviter qu'un passager clandestin ne soit retenu indéfiniment à bord d'un navire. Dans ce contexte, les pays devraient coopérer avec l'armateur pour organiser le débarquement d'un passager clandestin dans un État approprié.
- .9 Un État devrait accepter le retour sur son territoire des passagers clandestins qui possèdent la pleine nationalité/citoyenneté de cet État ou ont le droit d'y résider.
- .10 Si la nationalité ou la citoyenneté, ou encore le droit de résidence, sont impossibles à établir, l'État où se trouve le port d'embarquement d'origine d'un passager clandestin devrait accepter que celui-ci lui soit renvoyé pour interrogatoire en attendant le règlement final du dossier.

4 Mesures préventives

4.1 Autorités portuaires/Responsables des terminaux

4.1.1 Les États et les propriétaires, exploitants et autorités des ports et des terminaux devraient s'assurer que l'infrastructure nécessaire et les mesures opérationnelles et de sûreté destinées à empêcher des personnes cherchant à monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires soient mises en place dans tous leurs ports et tiennent compte de l'étendue du port et du type de cargaison qui y est chargée. Cela devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les armateurs et les entités à terre, en vue d'empêcher les cas d'embarquement clandestin dans le port en question.

4.1.2 Les mesures opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient au moins être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.³

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

³ Pratique recommandée 4.3.1.2 de la Convention FAL.

4.2 Armateur/Capitaine du navire

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

4.2.2 Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, les mesures opérationnelles et/ou les plans de sûreté du navire devraient au moins être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/9 du Code ISPS.⁴

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

4.2.4 Aucun espace ne devrait être désinfecté par fumigation ou être rendu étanche avant d'avoir fait l'objet d'une fouille approfondie destinée à s'assurer qu'aucun passager clandestin ne s'y trouve.

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

5.1 Interrogatoire et notification par le capitaine

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

- .1 s'efforcer par tous les moyens de déterminer sans attendre le port dans lequel le passager clandestin a embarqué;
- .2 prendre des mesures concrètes pour établir l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté et le droit de résidence;
- .3 établir une déclaration contenant tous les renseignements disponibles utiles sur le passager clandestin, en vue de la présenter aux autorités compétentes (par exemple les pouvoirs publics du port d'embarquement, de l'État du pavillon et, si nécessaire, des ports d'escale suivants) et à l'armateur. À cet égard, il faudrait, dans toute la mesure du possible, utiliser et remplir le modèle de formulaire qui figure en appendice;
- .4 notifier l'existence d'un passager clandestin et tous renseignements pertinents à l'armateur et aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon, étant entendu que, si un passager clandestin déclare être un réfugié, ce renseignement devrait être traité comme étant confidentiel dans la mesure jugée nécessaire pour sa sûreté; afin de garantir la confidentialité dans ce cas, aucun renseignement ne devrait être transmis aux pouvoirs publics ou à des entités privées dans le pays d'origine ou de résidence du passager clandestin;

⁴ Pratique recommandée 4.3.2.2 de la Convention FAL.

- .5 ne pas modifier le voyage prévu pour chercher à débarquer un passager clandestin découvert à bord après que le navire a quitté les eaux territoriales de l'État où le passager clandestin a embarqué, sauf si les pouvoirs publics de l'État vers le port duquel le navire est dérouté ont donné l'autorisation de débarquer le passager clandestin ou si le rapatriement a été organisé dans un autre pays, sous réserve que les documents nécessaires aient été établis et que l'autorisation de débarquer ait été donnée, ou sauf si des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire le justifient ou si des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu ont échoué et un changement de route est nécessaire pour éviter que le passager clandestin ne reste à bord longtemps;
- .6 veiller à ce que le passager clandestin soit présenté aux autorités compétentes du port d'escale suivant conformément aux exigences qu'elles imposent;
- .7 prendre les mesures nécessaires pour veiller à la sûreté du passager clandestin, ainsi que d'une manière générale à sa santé, son bien-être et sa sécurité jusqu'au débarquement, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats;
- .8 s'assurer qu'il n'est pas permis aux passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf dans des situations d'urgence ou dans le contexte de leur logement et leur couvert à bord; et
- .9 s'assurer que les passagers clandestins sont traités humainement, conformément aux principes fondamentaux.

5.2 *Armateur*

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

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

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

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

- .1 accepter le passager clandestin afin qu'il soit interrogé conformément à la législation nationale de cet État et, si l'autorité nationale compétente estime que cela faciliterait les choses, permettre à l'armateur et au correspondant compétent ou désigné du Club P&I de s'entretenir avec le passager clandestin;

- .2 envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin et lui fournir, le cas échéant et conformément à la législation nationale, un logement sûr, éventuellement aux frais de l'armateur, si :
 - .1 le cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou
 - .2 le passager clandestin est muni de documents valides pour regagner son pays et les pouvoirs publics ont pu s'assurer que des mesures opportunes ont été prises ou seront prises pour le rapatrier et que toutes les formalités de transit requises ont été accomplies; ou
 - .3 d'autres facteurs empêchent de garder le passager clandestin à bord; ces facteurs peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter, les cas où la présence à bord d'un passager clandestin risque de compromettre la sécurité et la sûreté de l'exploitation du navire et la santé de l'équipage ou du passager clandestin;
- .3 faire tout son possible pour aider à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence;
- .4 faire tout son possible pour aider à déterminer la validité et l'authenticité des documents détenus par un passager clandestin et lorsque ces documents sont inadéquats, délivrer, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences en matière de sûreté, une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et d'autres renseignements importants, ou bien un document de voyage approprié accepté par les pouvoirs publics concernés. Cette lettre de couverture, autorisant le retour du passager clandestin soit dans son État d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant qui effectue le renvoi du passager clandestin. Cette lettre doit fournir les renseignements requis par les autorités compétentes aux points de transit et/ou au point de débarquement;
- .5 donner l'ordre de renvoyer le passager clandestin au port d'embarquement, dans l'État dont il possède la nationalité/citoyenneté ou dans lequel il a le droit de résider ou dans un autre État vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer, en coopération avec l'armateur;
- .6 informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de renvoi du passager clandestin et de tous frais additionnels liés à l'établissement de documents, si ces frais incombent à l'armateur. En outre, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, les pouvoirs publics devraient coopérer avec l'armateur afin de réduire ces frais au minimum s'ils sont à la charge de l'armateur, de même qu'ils devraient réduire au minimum la période pendant laquelle l'armateur est tenu de défrayer les pouvoirs publics des frais de subsistance d'un passager clandestin;

- .7 envisager de réduire les frais normalement exigibles si l'armateur a coopéré avec les autorités chargées du contrôle, à la satisfaction de ces dernières, aux mesures destinées à empêcher le transport de passagers clandestins ou lorsque le capitaine a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et qu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher le passager clandestin d'accéder au navire;
- .8 au cas où le passager clandestin n'est pas muni d'une pièce d'identité et/ou d'un titre de voyage, délivrer, si besoin est, un document attestant les circonstances dans lesquelles il a embarqué et est arrivé afin de faciliter son renvoi soit dans son État d'origine ou dans l'État du port d'embarquement, soit dans tout autre État vers lequel il est légitimement possible de donner l'ordre de le renvoyer par un quelconque moyen de transport;
- .9 fournir le document au transporteur qui effectue le renvoi du passager clandestin;
- .10 tenir dûment compte, lorsqu'il ordonne la détention et le renvoi, des intérêts de l'armateur et des conséquences que ces instructions pourraient avoir pour lui, dans la mesure où cela est compatible avec l'exercice du contrôle et ses responsabilités ou obligations légales à l'égard du passager clandestin, ainsi que des frais à imputer sur les fonds publics;
- .11 notifier les cas d'embarquement clandestin dont il est informé à l'Organisation⁵;
- .12 coopérer avec l'État du pavillon du navire pour identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité/citoyenneté et son droit de résidence, faciliter son débarquement et prendre des dispositions pour son renvoi ou son rapatriement; et
- .13 si le débarquement est refusé, notifier à l'État du pavillon du navire les raisons de ce refus.

5.4 Ports d'escale suivants

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

5.5 État du port d'embarquement

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

- .1 accepter tout passager clandestin qui lui est renvoyé et qui possède la nationalité/citoyenneté du pays ou a le droit d'y résider;

⁵ Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.3 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

- .2 accepter un passager clandestin qui lui est renvoyé, pour interrogatoire, lorsque le port où il a embarqué est identifié à la satisfaction des pouvoirs publics de l'État qui l'a reçu; les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne devraient pas renvoyer un tel passager clandestin dans l'État où il a été jugé précédemment inadmissible;
- .3 arrêter et détenir le passager clandestin potentiel, si la législation nationale le permet, lorsqu'il est découvert avant l'appareillage, soit à bord du navire, soit dans la cargaison à charger, remettre le passager clandestin potentiel aux autorités locales pour que celles-ci entament des poursuites à son encontre et/ou, le cas échéant, aux services d'immigration pour que ceux-ci l'interrogent et le renvoient éventuellement; aucune somme ne doit être exigée de l'armateur pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;
- .4 arrêter et détenir le passager clandestin, lorsque la législation nationale le permet, s'il est découvert alors que le navire se trouve encore dans les eaux territoriales de l'État du port d'embarquement ou dans un autre port du même État (et que le navire n'a pas entre-temps fait escale dans un port d'un autre État); aucune somme ne doit être exigée de l'armateur pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;
- .5 notifier les cas ou tentatives d'embarquement clandestin dont il est informé à l'Organisation⁶; et
- .6 réévaluer les dispositions et mesures préventives en place et vérifier que les éventuelles mesures correctives sont appliquées et sont efficaces.

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

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

- .1 s'efforcer par tous les moyens d'aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté ou le droit de résidence du passager clandestin et fournir les pièces justificatives nécessaires le concernant, lorsqu'il a été établi que le passager clandestin possède la nationalité/citoyenneté ou le droit de résider auquel il prétend. Chaque fois que possible, l'ambassade locale, le consulat ou une autre représentation diplomatique du pays de la nationalité du passager clandestin sera tenu d'aider à vérifier la nationalité du passager clandestin et à lui délivrer un document de voyage provisoire;
- .2 accepter le passager clandestin lorsque sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence a été établi; et
- .3 notifier les cas d'embarquement clandestin dont il est informé à l'Organisation⁶.

⁶ Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.3 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

5.7 *État du pavillon*

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

- .1 être disposé, si cela est possible dans la pratique, à aider le capitaine/l'armateur ou l'autorité compétente du port de débarquement à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté ou son droit de résidence;
- .2 être prêt à intervenir auprès de l'autorité pertinente pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion;
- .3 être prêt à aider le capitaine/l'armateur ou l'autorité du port de débarquement à prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin; et
- .4 notifier les cas d'embarquement clandestin dont il est informé à l'Organisation⁷.

5.8 *États traversés au cours du rapatriement*

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

⁷ Se reporter à la circulaire FAL.2/Circ.50/Rev.3 concernant les rapports sur les cas d'embarquement clandestin, telle qu'elle pourra être modifiée.

APPENDICE

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

<p>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE</p> <p><i>Nom du navire :</i> <i>Numéro OMI :</i> <i>Pavillon :</i> <i>Compagnie :</i> <i>Adresse de la compagnie :</i></p> <p><i>Agent au prochain port :</i> <i>Adresse de l'agent :</i></p> <p><i>IRCS (indicatif d'appel radioélectrique international) :</i> <i>Numéro Inmarsat :</i> <i>Port d'immatriculation :</i> <i>Nom du capitaine :</i></p> <p>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PASSAGER CLANDESTIN</p> <p><i>Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :</i> <i>Lieu d'embarquement⁸ :</i> <i>Pays d'embarquement :</i> <i>Date/heure de l'embarquement :</i> <i>Destination finale prévue :</i> <i>Raisons invoquées pour justifier l'embarquement⁹ :</i> <i>Nom :</i> <i>Prénom :</i> <i>Nom d'usage :</i> <i>Sexe :</i> <i>Première langue :</i> <i>Parlée :</i> <i>Lue :</i> <i>Écrite :</i></p>	<p><i>Date de naissance :</i> <i>Lieu de naissance :</i> <i>Nationalité revendiquée :</i> <i>Domicile :</i> <i>Pays d'origine :</i></p> <p><i>Type de pièce d'identité, par exemple, No du passeport :</i> <i>No de la carte d'identité ou du livret maritime :</i></p> <p><i>Si ce document existe, Date de délivrance :</i> <i>Lieu de délivrance :</i> <i>Date d'expiration :</i> <i>Délivré par :</i></p> <p><i>Photographie du passager clandestin :</i></p> <div data-bbox="871 1144 1134 1458" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Photographie (si disponible)</p></div> <p><i>Description physique générale du passager clandestin :</i></p> <p><i>Autre(s) langue(s) :</i> <i>Parlée(s) :</i> <i>Lue(s) :</i> <i>Écrite(s) :</i></p>
---	---

⁸ La rubrique "Lieu d'embarquement" devrait comprendre des renseignements sur le port, le numéro de l'installation portuaire, le poste à quai et le terminal" (circulaire FAL.7/Circ.1 concernant l'interprétation uniforme de l'appendice 3 de la Convention FAL).

⁹ Si le passager clandestin se déclare réfugié ou demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire pour garantir sa sûreté.

Autres renseignements :

- 1) *Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple membres d'équipage, employés du port, etc.), en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :*

- 2) *Inventaire des objets et effets en la possession du passager clandestin :*

- 3) *Déclaration faite par le passager clandestin :*

- 4) *Déclaration faite par le capitaine (y compris toutes observations sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :*

Date(s) de l'interrogatoire :

Signature du passager clandestin :

Signature du capitaine :

Date :

Date :

ANNEXE 2

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ FAL

Membres

Article premier

Aux fins du présent Règlement, le terme "Membre" désigne un Membre de l'Organisation et l'expression "autre participant" désigne un État qui n'est pas Membre de l'Organisation mais qui est Partie à un traité ou autre instrument international pour lequel le Comité exerce les fonctions qui y sont prévues. Tous les Membres et autres participants peuvent devenir membres du Comité.

Organes subsidiaires

Article 2

1 Le Comité peut créer les organes subsidiaires qu'il estime nécessaires. Ces organes se conforment aux articles du présent Règlement, à l'exception des articles 3, 9, 14, 15 et 16.

2 Le Comité examine périodiquement la nécessité du maintien des organes subsidiaires.

Sessions

Article 3

Le Comité se réunit au moins une fois par an en session ordinaire ou plus souvent avec l'approbation du Conseil. Le Comité peut se réunir en session extraordinaire lorsque vingt au moins de ses membres en ont fait la demande par écrit au/à la Secrétaire général(e). Les sessions du Comité se tiennent au Siège de l'Organisation, à moins qu'un autre lieu de réunion n'ait été désigné en vertu d'une décision du Comité approuvée par l'Assemblée ou par le Conseil.

Article 4

Le/La Secrétaire général(e), agissant sur instruction du/de la président(e), informe les Membres et les autres participants au moins deux mois à l'avance de la tenue d'une réunion du Comité; il/elle informe également les président(e)s des autres organes intéressés de l'OMI, qui peuvent assister aux réunions en qualité d'observateurs.

Observateurs

Article 5

1 Le/La Secrétaire général(e) peut, avec l'assentiment du Conseil, inviter les États qui ont présenté une demande d'admission, les États qui ont signé mais n'ont pas accepté la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, les États qui sont Membres de l'Organisation des Nations Unies ou de toute institution spécialisée et les mouvements de libération reconnus par l'Union africaine ou par la Ligue des États arabes à envoyer des observateurs aux sessions du Comité.

2 Le/La Secrétaire général(e) invite les organisations ci-après à se faire représenter en tant qu'observateurs à chaque session du Comité :

- .1 l'Organisation des Nations Unies, et notamment le Programme des Nations Unies pour l'environnement; et
- .2 toute institution spécialisée des Nations Unies et l'Agence internationale de l'énergie atomique.

3 Le/La Secrétaire général(e) invite les organisations ci-après à se faire représenter par des observateurs à chaque session du Comité où des questions les intéressant directement sont inscrites à l'ordre du jour :

- .1 les autres organisations intergouvernementales avec lesquelles un accord ou arrangement spécial a été conclu; et
- .2 les organisations internationales non gouvernementales avec lesquelles l'Organisation a établi des relations conformément aux règles qui régissent les consultations avec ces organisations.

4 Sur invitation du/de la président(e) et avec l'accord du Comité intéressé, ces observateurs peuvent participer sans droit de vote aux délibérations sur toute question les intéressant directement.

Article 6

1 Les représentants de l'Organisation des Nations Unies, de l'Agence internationale de l'énergie atomique et des institutions spécialisées reçoivent copie de tous les documents publiés à l'intention du Comité, sous réserve des dispositions qui peuvent être nécessaires pour en préserver la confidentialité.

2 Les observateurs ont accès aux documents non confidentiels et à tout autre document que le/la Secrétaire général(e) peut, avec l'assentiment du/de la président(e), décider de leur communiquer.

Délégations et pouvoirs

Article 7

Chaque Membre ou autre participant désigne un représentant et autant de suppléants, de conseillers et d'experts qu'il est nécessaire.

Article 8

Chaque Membre ou autre participant informe le/la Secrétaire général(e) par écrit, dès que possible et au plus tard le jour de l'ouverture de la session, de la composition de sa délégation à cette session.

Article 9

1 Les Membres ou gouvernements autorisés à participer à une session du Comité transmettent au/à la Secrétaire général(e) les pouvoirs de leurs représentants et, le cas échéant, ceux des suppléants. Les pouvoirs émanent du Chef de l'État, du Chef du

Gouvernement, du Ministre des affaires étrangères ou du ministre intéressé ou de toute autre autorité compétente dûment désignée à cet effet par l'un d'entre eux. Le/La Secrétaire général(e) examine les pouvoirs de chaque représentant et de chaque suppléant et fait rapport au Comité dans les plus brefs délais.

2 Tous les représentants siègent à titre provisoire avec les mêmes droits, jusqu'à ce que le/la Secrétaire général(e) ait fait rapport sur les pouvoirs et que le Comité ait pris sa décision.

Publicité des séances

Article 10

1 Le Comité peut décider de tenir des séances privées ou publiques. En l'absence de toute décision sur la publicité d'une séance, elle se tient en privé.

2 Nonobstant ce qui précède et conformément aux Directives relatives à l'accès des médias aux réunions des Comités et de leurs organes subsidiaires approuvées par le Conseil, les médias peuvent assister aux réunions du Comité, à moins que le Comité n'en décide autrement. Les réunions des groupes de travail et groupes de rédaction créés par le Comité se tiennent en privé.

Ordre du jour

Article 11

L'ordre du jour provisoire de chaque session du Comité est établi par le/la Secrétaire général(e) et est approuvé par le/la président(e) et il est normalement transmis aux Membres et autres participants avec les documents de base qui s'y rapportent deux mois avant l'ouverture de la session.

Article 12

Pour chaque session, le premier point de l'ordre du jour provisoire est l'adoption de l'ordre du jour.

Article 13

Sous réserve des dispositions de l'article 14, toute question à l'ordre du jour d'une session du Comité dont l'examen n'a pas été terminé à cette session est inscrite à l'ordre du jour d'une session ultérieure, à moins que le Comité n'en décide autrement.

Article 14

À l'ordre du jour provisoire de chaque session du Comité figurent :

- .1 toutes les questions dont l'inscription a été demandée par l'Assemblée ou par le Conseil;
- .2 toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Comité à une session antérieure;
- .3 toute question dont l'inscription est proposée par un Membre;

- .4 sous réserve des dispositions d'un traité ou de tout autre accord international pour lequel le Comité exerce certaines fonctions, tout amendement proposé par une Partie à ce traité ou à tout autre accord international;
- .5 sous réserve des consultations préalables qui s'imposeraient, toute question dont l'inscription est proposée par tout autre organe subsidiaire de l'Organisation, par l'Organisation des Nations Unies ou par l'une de ses institutions spécialisées, ou par l'Agence internationale de l'énergie atomique; et
- .6 toute question dont l'inscription est proposée par le/la Secrétaire général(e).

Article 15

Le/La Secrétaire général(e) fait rapport sur les incidences d'ordre technique, administratif et financier de toute question de fond soumise au Comité et, sauf décision contraire, le Comité n'étudie aucune question de cette nature s'il n'est pas en possession du rapport du/de la Secrétaire général(e) depuis 24 heures au moins.

Article 16

En cas d'urgence, le/la Secrétaire général(e) peut, avec l'assentiment du/de la Président(e), inscrire toute question susceptible d'être inscrite à l'ordre du jour qui pourrait se présenter entre la date d'expédition de l'ordre du jour provisoire et celle de l'ouverture de la session dans un ordre du jour provisoire supplémentaire que le Comité étudie concurremment avec l'ordre du jour provisoire. Le/La Secrétaire général(e) informe immédiatement les Membres et autres participants de son intention d'inclure une question dans un ordre du jour provisoire supplémentaire.

Article 17

À moins qu'il n'en décide autrement, le Comité ne commence la discussion d'aucun point de l'ordre du jour avant que 24 heures au moins ne se soient écoulées depuis la distribution aux Membres et autres participants des documents qui s'y rapportent.

Président(e) et vice-président(e)

Article 18

1 Le Comité élit parmi ses membres, pour une durée d'une année civile, un/une président(e) et un/une vice-président(e) qui sont tou(te)s deux rééligibles jusqu'à concurrence de quatre nouveaux mandats consécutifs. Dans des circonstances exceptionnelles, ils/elles peuvent être réélu(e)s pour un mandat consécutif supplémentaire.

2 Le/La président(e) ou le/la vice-président(e) faisant fonction de président(e) ne vote pas.

3 Le/La président(e) et le/la vice-président(e) sont élu(e)s à la fin de la dernière session ordinaire de chaque année civile et prennent leurs fonctions au début de l'année civile suivante.

Article 19

Si le/la président(e) est absent(e) d'une session ou d'une partie de session, le/la vice-président(e) préside. Si, pour une raison quelconque, le/la président(e) n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions jusqu'à l'expiration de son mandat, le/la vice-président(e) fait fonction de président(e) en attendant l'élection d'un nouveau président ou d'une nouvelle présidente.

Secrétariat

Article 20

Le/La Secrétaire général(e) remplit la fonction de secrétaire du Comité. Cette fonction peut être déléguée à un membre du Secrétariat.

Article 21

Le/La Secrétaire général(e), ou tout membre du Secrétariat désigné à cette fin, peut présenter des exposés oraux ou écrits sur toute question en cours d'examen.

Article 22

Le Secrétariat est chargé de recevoir, traduire et distribuer aux Membres et aux autres participants tous les rapports, résolutions, recommandations et autres documents du Comité.

Langues

Article 23

Les langues officielles du Comité sont l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe; les langues de travail sont l'anglais, l'espagnol et le français.

Article 24

Les interventions au Comité sont faites dans l'une des langues officielles et sont interprétées dans les cinq autres langues officielles.

Article 25

1 Tous les documents se rapportant à des questions inscrites à l'ordre du jour du Comité sont publiés dans les langues de travail.

2 Tous les rapports, résolutions, recommandations et décisions du Comité sont rédigés dans l'une des langues officielles et sont traduits dans les cinq autres langues officielles.

Vote

Article 26

1 Lorsque le Comité examine des questions qui ne sont pas liées aux fonctions qu'il exerce dans le cadre de traités ou autres accords internationaux, tous les Membres et autres participants peuvent participer aux débats, mais seuls les Membres de l'Organisation ont le droit de vote.

2 Chaque Membre habilité à voter dispose d'une voix.

3 Lorsque le Comité exerce des fonctions prévues aux termes d'un traité ou d'un autre accord international, tous les Membres et autres participants sont habilités à participer aux débats; toutefois, les amendements au traité ou aux autres accords sont mis aux voix conformément aux dispositions dudit traité ou accord.

Article 27

Sous réserve des dispositions de tout traité ou autre accord international conférant à l'Organisation des fonctions qui incombent au Comité, les décisions du Comité sont prises à la majorité des Membres et autres participants habilités à voter, présents et votants; cette majorité est également requise pour l'adoption des rapports, résolutions et recommandations.

Article 28

1 Aux fins du présent Règlement, il faut entendre par "Membres ou autres participants habilités à voter, présents et votants" ceux qui votent pour ou contre. Ceux qui s'abstiennent de voter ou qui émettent un vote non valable sont considérés comme non votants. Il faut entendre par "Membres présents" les Membres qui sont présents à la séance, qu'ils votent pour ou contre, qu'ils s'abstiennent, qu'ils émettent un vote non valable ou qu'ils ne prennent pas part au vote.

2 Les dispositions de l'article 28.1 ci-dessus ne s'appliquent que si le quorum fixé à l'article 34 est atteint à la séance au cours de laquelle le vote a lieu.

3 Ceux qui participent à la session mais qui ne sont pas présents à la séance au cours de laquelle le vote a lieu sont considérés comme non présents.

Article 29

Le Comité vote normalement à main levée. Cependant, tout Membre ou autre participant habilité à voter peut demander un vote par appel nominal, lequel a lieu alors dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Membres, en commençant par le Membre dont le/la Président(e) a tiré le nom au sort. En cas de vote par appel nominal, le vote de chaque Membre ou autre participant est consigné au rapport du Comité sur les travaux de la session.

Article 30

En cas de partage égal des voix, il est procédé à un deuxième tour de scrutin au cours de la séance suivante. Si un tel partage se reproduit, la proposition est considérée comme rejetée.

Élections

Article 31

Les membres du Bureau sont élus au scrutin secret, à moins que le Comité n'en décide autrement.

Article 32

En cas de scrutin secret, deux scrutateurs choisis dans les délégations présentes sont désignés par le Comité, sur proposition du/de la président(e), pour procéder au dépouillement du scrutin; il est rendu compte au Comité de tous les bulletins non valables.

Article 33

Si une seule personne doit être élue et qu'aucun candidat ne recueille la majorité au premier tour, on procède à un second tour de scrutin qui se limite normalement aux deux candidats ayant obtenu le plus grand nombre de voix. Si les deux candidats recueillent le même nombre de voix à ce second tour, l'élection est ajournée jusqu'à la séance suivante, où, en cas de nouveau partage égal des voix, le/la président(e) décide entre les candidats par tirage au sort.

Conduite des débats

Article 34

1 Le/La Président(e) peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'au moins 25 % des Membres de l'Organisation sont présents. La présence d'au moins 25 % des Membres de l'Organisation, ou d'autres participants, s'il y a lieu, est requise pour la prise de toute décision.

2 Lorsqu'un traité ou autre instrument international pour lequel le Comité exerce certaines fonctions contient une disposition relative au quorum, cette disposition s'applique en ce qui concerne lesdites fonctions.

Article 35

Outre l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu d'autres dispositions du présent Règlement, le/la président(e) prononce l'ouverture et la clôture de chaque session du Comité, dirige les débats, veille au respect du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions résultant des votes.

Article 36

Les propositions et amendements sont normalement présentés par écrit et remis au/à la Secrétaire général(e) qui en distribue des exemplaires aux délégations. Aucune proposition n'est, en règle générale, débattue ou mise aux voix à une séance du Comité, à moins que le texte n'en ait été distribué aux délégations au plus tard la veille de la séance. Le/La président(e) est toutefois habilité(e) à autoriser la discussion et l'examen d'amendements ou de motions de procédure qui n'auraient pas été distribués ou qui l'auraient été seulement le jour même.

Article 37

Le Comité peut, sur proposition du/de la président(e), limiter le temps de parole de chaque orateur sur toute question particulière en cours de discussion.

Article 38

1 Au cours de l'examen de toute question, un Membre ou autre participant peut présenter une motion d'ordre qui fait l'objet d'une décision immédiate du/de la président(e), conformément au présent Règlement. Un Membre ou autre participant peut faire appel de la décision du/de la) président(e). L'appel est immédiatement mis aux voix et la décision du/de la président(e), si elle n'est pas annulée par la majorité des Membres ou autres participants présents et votants, est maintenue.

2 Un Membre ou autre participant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question en cours d'examen.

Article 39

1 Sous réserve des dispositions de l'article 38, les motions suivantes ont, dans l'ordre indiqué ci-dessous, priorité sur toutes les autres propositions ou motions présentées :

- .1 suspension de la séance;
- .2 levée de la séance;
- .3 ajournement du débat sur le point en discussion; et
- .4 clôture du débat sur le point en discussion.

2 L'autorisation de prendre la parole à propos des motions visées à l'article 39.1 ci-dessus n'est accordée, outre à l'auteur de la motion, qu'à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Article 40

Si deux ou plusieurs propositions ont trait à la même question, le Comité, à moins qu'il n'en décide autrement, vote sur les propositions dans l'ordre où elles ont été soumises.

Article 41

Les parties d'une proposition ou d'un amendement à une proposition sont mises aux voix séparément si le/la président(e) en décide ainsi avec le consentement de l'auteur, ou si un Membre ou autre participant demande que la proposition ou l'amendement à la proposition soit mis aux voix séparément et que l'auteur ne soulève pas d'objection. En cas d'objection, l'autorisation de prendre la parole sur la question est donnée d'abord à l'auteur de la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement et ensuite à l'auteur de la proposition ou de l'amendement initial en cours d'examen; après quoi, la motion tendant à diviser la proposition ou l'amendement est immédiatement mise aux voix.

Article 42

Les parties d'une proposition qui ont été approuvées sont ensuite mises aux voix ensemble; si toutes les parties essentielles d'une proposition ou d'un amendement ont été rejetées, la proposition ou l'amendement est considéré comme ayant été rejeté dans sa totalité.

Article 43

Une motion est considérée comme un amendement à une proposition si elle constitue simplement une adjonction, une suppression ou une modification intéressant une partie de la proposition. Un amendement doit faire l'objet d'un vote avant que la proposition à laquelle il se rapporte ne soit mise aux voix; si l'amendement est adopté, la proposition amendée est à son tour mise aux voix.

Article 44

Si une proposition fait l'objet de deux amendements ou davantage, le Comité vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition initiale. Il vote ensuite sur l'amendement qui, après ce premier amendement, s'éloigne le plus de la proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix. Le/La président(e) fixe l'ordre du scrutin sur les amendements, conformément aux dispositions du présent article.

Article 45

L'auteur d'une motion peut à tout moment la retirer avant qu'elle n'ait été mise aux voix, à condition qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un amendement ou qu'un amendement à son sujet ne soit pas en cours de discussion. Une motion qui est ainsi retirée peut être présentée de nouveau par tout Membre ou autre participant habilité à présenter une motion de cette nature.

Article 46

Lorsqu'une proposition a été adoptée ou rejetée, elle ne peut faire l'objet d'un nouvel examen pendant la session en cours du Comité, à moins que celui-ci n'en décide ainsi à la majorité des Membres et autres participants présents et votants. L'autorisation de prendre la parole à propos d'une motion visant à ce qu'une proposition fasse l'objet d'un nouvel examen n'est accordée, outre à l'auteur de la motion, qu'à un partisan et à deux adversaires de la motion; après quoi, la motion est immédiatement mise aux voix.

Invitation d'experts

Article 47

Le Comité peut inviter à participer à une réunion toute personne dont il juge les connaissances spécialisées utiles pour ses travaux. Une personne invitée en vertu du présent article n'a pas le droit de vote.

Amendements au Règlement intérieur

Article 48

Le présent Règlement peut être modifié par une décision du Comité prise à la majorité des Membres présents et votants.

Suspension du Règlement intérieur

Article 49

L'application de tout article du présent Règlement peut être suspendue sur décision du Comité, prise à la majorité des Membres présents et votants, à condition que la proposition de suspension ait fait l'objet d'un préavis de 24 heures. Ce préavis peut être annulé si aucun Membre ne présente d'objection.

Autorité de la Convention portant création de l'OMI

Article 50

En cas de divergence entre une disposition du présent Règlement et une disposition de la Convention, c'est le texte de la Convention qui fait autorité.

ANNEXE 3

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

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
OS de référence, le cas échéant	Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.2	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		
1. Renforcer l'application	1.7	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		
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT pour les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement	2019	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Travaux en cours		

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
OS de référence, le cas échéant	Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.1	Application du principe du guichet unique	Travaux continus	FAL			Travail continu		FAL 39/16, paragraphe 13.4.1
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.6	Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime	2019	FAL			Travaux en cours		FAL 41/17, paragraphe 14.4; FAL 42/17 paragraphe 14.11.1
Note : Titre remplacé par "Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime" (FAL 42/17, paragraphe 8.10)									
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.7	Examen et mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL	2019	FAL			Travaux en cours		FAL 37/17, paragraphe 4.6; FAL 41/17, paragraphe 14.2
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.8	Examen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique	2021	FAL			Travaux en cours		FAL 41/17, paragraphe 14.1; FAL 42/17, paragraphe 14.5
Note : Examen et révision du Répertoire de l'OMI, sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique et date souhaitable d'achèvement des travaux reportée à 2021.									

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
OS de référence, le cas échéant	Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.9	Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité du contenu aux fins de l'échange de renseignements électroniques	2019	FAL			Travaux en cours		FAL 41/17, paragraphe 14.3
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.10 (nouveau)	Réexamen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL	2021	FAL					FAL 42/17, paragraphe 14.1
Note : Sous réserve de l'approbation du C 120									
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.11 (nouveau)	Élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)	2020	FAL					FAL 42/17, paragraphe 14.6
Note : Sous réserve de l'approbation du C 120									
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.12 (nouveau)	Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national	2020	FAL					FAL 42/17, paragraphe 14.8
Note : Sous réserve de l'approbation du C 120									

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
OS de référence, le cas échéant	Numéro du résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.6	Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins	Travaux annuels	MSC/FAL			Travaux achevés		
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.1	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		Travail continu		
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.9	Documents révisés sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2019	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travaux en cours		
OW. Autres travaux	OW 13	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour 2018-2019 acceptées par les Comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travaux achevés		
OW. Autres travaux	OW 23	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2019	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil	Travaux en cours		
OW. Autres travaux	OW 24	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2019	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil	Travaux en cours		
OW. Autres travaux	OW 44	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2019	MSC/FAL/LEG			Travaux en cours		FAL 41/17, paragraphe 7.15, MSC 98/23, paragraphe 16.14

ANNEXE 4

AGENDA DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)								
Numéro	Période biennale (lorsque le résultat avait été inscrit à l'agenda au-delà de la période biennale)	Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Description	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Délai (sessions)	Références
128	2016-2017	OW	Révision des signes internationaux destinés aux usagers des gares maritimes	FAL			1	FAL 40/19, paragraphe 11.5
142	2016-2017	OW	Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer	FAL			2	FAL 41/17, paragraphe 6.4

ANNEXE 5

LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE-TROISIÈME 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 de l'Annexe de la Convention FAL

Examen et mise à jour du Manuel explicatif se rapportant à la Convention FAL

Application du principe du guichet unique

Examen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique

Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité du contenu aux fins de l'échange de renseignements électroniques

Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime

Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

Élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)

Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national

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 2020

Divers

Examen du rapport du Comité sur les travaux de sa quarante-troisième session

ANNEX 7

STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS*

AGENDA ITEM 14

Statement by the delegation of Bangladesh

Thank you Mr. Chair,

Shipping is one of the most international and dynamic industry of the world where speed is its prime propellant, which needs to be maintained in the movement of ships, cargo and crew. To keep this dynamic industry on speed, thousands of seafarers are required to travel from country to country to join and leave ships to maintain their unhindered operation.

Mr. Chair, the very objective of the FAL Convention is to facilitate maritime traffic by simplifying and reducing to a minimum the formalities, documentary requirements and procedures on arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages to maintain required speed to facilitate the trade.

In order to achieve that objective, the Convention addressed issues related to arrival and departure documents, clearance of cargo, passengers, crew and baggage and many other relevant issues, yet the documentary requirements and formalities vary from country to country remarkably. More than thirty member states have difference between national practice and Convention standards.

The way seafarers are dealt with, while leaving and joining ships, also varies from country to country in spite of having the standard specified in the Convention. In some Member States a simple "OK TO BOARD" authorization is enough, while some Member States require regular VISA or a TRANSIT VISA, which is time consuming, while some other States do not allow either. The issue of hindrance to a seafarer's movement is a real deterrent to the facilitation of maritime traffic.

Many countries in an effort to enhance security measures are restricting the movement of seafarers through strict measures for issuance of visa. Such measures have adversely affected the shipping industry in general and the seafarers in particular. Restricted visa also jeopardized seafarers' shore leave in many countries.

There are numerous incidences, Mr. Chair, whereby vessels were delayed in a port incurring huge commercial loss due to a visa issue and there are incidences where vessels were diverted to a port solely to change crew and also there are incidences where the vessels had to continue voyage with a sick crew on board. Such occurrences bring forward a big challenge to the objective of the FAL Convention.

Shore leave significantly improves seafarers' physical and mental health and the safe and efficient operation of a vessel. Contrary to the Facilitation Convention, some countries require foreign crew members to have a visa to apply for shore leave.

* Statements have been included in this annex in the order in which they are listed in the report, sorted by agenda items, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided).

All issues addressed in the Convention are equally important for the facilitation of maritime traffic and any element left unattended is like a small hole in a ship and is bound to affect the overall performance of the trade. This very Convention deserves to be in the list of "important" Conventions and ought to be implemented in a more uniform way, globally.

Mr Chair,

We would like to highlight following matters on this issue:

1. There is a Supreme Court decision in 1943 that shore leave is an elemental necessity in the sailing of ships, a part of the business as old as the art, not merely a personal diversion.
2. According to Section 3.44, 3.45 and standard 3.10.2 of the FAL Convention:
 - a. Foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port;
 - b. Crew members shall not be required to hold a visa for the purpose of shore leave;
 - c. Seafarers shall be allowed to enter or leave or passing in transit with seafarer's identity document;
 - d. No discrimination on seafarer's nationality, gender, colour, etc.
3. The ISPS Code states that "Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port."
4. The International Maritime Organization reminded Contracting Governments of their responsibilities in implementing the ISPS Code to afford special protections to seafarers and of the critical importance of shore leave through MSC/Circ.1112 of 7 June 2004.
5. The International Labour Organization's Seafarers' Identity Documents Convention in its preamble recognizes the seafarer's shore leave and Article 6 puts an obligation on Member States to facilitate seafarer's visa for entry – exit – transit while joining and leaving ships and shore leave.
6. Seafarers shall be granted shore leave according to regulation 2.4 of the Consolidated Maritime Labour Convention, 2006.

Mr Chair,

I would like to give the result of the thirteenth annual Seafarer Shore Leave Survey conducted by The Seamen's Church Institute's Centre for Seafarers' Rights in 2014. During the survey, port ministries in 27 ports visited 416 vessels with 9,184 crew members from 60 different nationalities on board. Results show the large majority of seafarers were denied shore leave because of lack of visas. It is clearly understood that although the FAL Convention prohibits countries from requiring seafarers to have a visa for shore leave, some parties of the FAL Convention still require crew members on merchant ships to have a visa to obtain shore leave contrary to the provisions of the FAL Convention.

Mr Chair,

Seafarers around the world are facing difficulties in travelling to and from ships and obtaining shore leave in foreign lands due to visa requirements enforced by some nations contrary to the provisions of the FAL Convention, the ISPS Code, and the MLC and SID Conventions.

Mr. Chair, we would like to draw the Committee's attention to the serious problem that affects seafarers' lives on board and safety of ships accordingly though there are clear provisions and standards on international conventions on seafarers' visas and shore leave. We are seeking the Committee's consideration on how to mitigate the problem. After due consideration, we are planning to submit a proposal to the Committee in order to sort out the problem such as amendments to the FAL Convention, the III Code, the IMSAS Audit Scope and non-exhaustive list of obligations, convening an IMO-ILO joint working group, etc. Therefore, we would appreciate if the Member States could share their opinion on the critical matter.

Thank you Mr. Chair and distinguished delegates.

AGENDA ITEM 16

Statement by the delegation of IFSMA

Mr. Chair,

I would like to thank ICS and others for their very important Paper 4216/3 informing us all of the work being taken forward by MACN with the difficult problem that the shipping industry continues to face with corruption in some nations' ports around the world. As their paper highlights, it is often the shipmaster and crew of the vessels involved that have to take the lead on this for the shipping company and are often threatened if they do not accede to these illegal demands. Since the issuing of this paper, IFSMA too has joined in with this Cross Industry Working Group on Maritime Anti-Corruption and will be urging its 35 Member Associations around the world, with their declared numbers of over 11,000 shipmasters, to make full use of the anonymous reporting system put in place by MACN. IFSMA urges nations to make every effort at their disposal to stamp out this corruption which is a continued threat and danger to our business and in particular our mariners. They should not have to put up with this and there is no place for corruption in our world of today. I will forward this intervention to the Secretariat for inclusion in the Record of the Committee.

Thank you Mr. Chair.

AGENDA ITEM 16

Statement by the delegation of WMU

Thank you Mr. Chair,

The World Maritime University wishes to draw the attention of the FAL Committee to its efforts over the last few years in raising awareness and driving change on the issue of corruption in the maritime industry. From 2014 to 2017, WMU teamed up with Maersk Line to create a new module within its Masters programme called Maritime Business Integrity and Corruption Awareness, known in short as CORA. The course has been delivered for two consecutive years and it was decided due to its huge success to continue offering it to our students. The course draws on the direct involvement of practitioners working on issues of corruption in the maritime world, to which a cadre of professors of the University has been added.

The subjects covered in the course have spanned legal issues stemming from international commitments to fight corruption as well as anti-bribery legislation that has been adopted in a number of countries. In addition, the impact of corruption on maritime safety, security and environmental protection has been addressed.

Furthermore, organizational, culture change, negotiation and coping techniques have been imparted as part of the course. A number of professors have had the chance to sail aboard commercial ships in order to observe instances of bribery and facilitation payments in maritime corruption hotspots around the world. Our students have gone back to their countries with a sense of gravity and urgency as to the need to participate in a process of change toward tackling corruption in their organizations, for example their national maritime administrations. One student was enthusiastic about running a seminar in her home organization upon her return. She wrote to us some months later that her superiors had not supported her in her endeavours and that for now the project had to be left in abeyance. This experience showcases the challenging wall of obstructionism and passivity that we are facing.

In addition, the World Maritime University has launched a call for papers for a special issue of its landmark academic publication, the *Journal of Maritime Affairs*. The special issue is on the theme *Corruption in the Maritime Industry*. I take this opportunity to invite delegates to consider submitting perspectives or case studies on maritime corruption as it affects their countries. I have left copies of the call for papers on the handouts table outside this hall. In closing, the World Maritime University wishes to underline its willingness and readiness to cooperate with Member States and the industry on nurturing efforts toward combating corruption in the maritime world.

Thank you Mr. Chair.
