

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
45^e session
Point 22 de l'ordre du jour

FAL 45/22
28 juin 2021
Original: ANGLAIS

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

TABLE DES MATIÈRES

Section		Page
1	INTRODUCTION - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	3
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	4
3	EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	5
4	RÉEXAMEN ET MISE A JOUR DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL	5
5	APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE	9
6	RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE, Y COMPRIS D'AUTRES SOLUTIONS DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE	12
7	ÉLABORATION DE RECOMMANDATIONS POUR L'AUTHENTIFICATION, L'INTÉGRITÉ ET LA CONFIDENTIALITÉ DU CONTENU AUX FINS DE L'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS AU MOYEN DU GUICHET UNIQUE MARITIME	16
8	EXAMEN DES DESCRIPTIONS DES SERVICES MARITIMES DANS LE CONTEXTE DE L'E-NAVIGATION	18
9	ÉLABORATION DE DIRECTIVES VISANT À HARMONISER LA COMMUNICATION ET L'ÉCHANGE ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES OPÉRATIONNELLES AFFÉRENTES AUX ESCALES AU PORT	18
10	ÉLABORATION D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS SUR LA CRÉATION DE COMMISSIONS NATIONALES DE SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (FAL.5/CIRC.2)	19
11	ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LA CRÉATION D'UN MÉCANISME PERMETTANT DE MESURER L'APPLICATION DE LA CONVENTION FAL À L'ÉCHELON NATIONAL	19
12	MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER	20

Section	Page
13 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS	20
14 RECOMMANDATIONS VISANT À RÉSOUDRE LE PROBLÈME DE LA CORRUPTION MARITIME	20
15 EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES	22
16 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	22
17 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	23
18 APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL	23
19 PROGRAMME DE TRAVAIL	23
20 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2022	26
21 DIVERS	26
22 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE CINQUIÈME SESSION	34

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL
ANNEXE 2	LISTE DES SÉRIES DE DONNÉES PRIORITAIRES DE L'EGDH
ANNEXE 3	MANDAT DU GROUPE D'EXPERTS DE L'OMI SUR L'HARMONISATION DES DONNÉES (EGDH)
ANNEXE 4	PROCÉDURES DE TRAVAIL DE L'EGDH
ANNEXE 5	COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ POUR LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 6	LISTE DES RÉSULTATS DU COMITÉ FAL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023
ANNEXE 7	AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE
ANNEXE 8	LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE-SIXIÈME SESSION DU COMITÉ
ANNEXE 9	PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL QU'IL EST PROPOSÉ D'INCLURE DANS LE PICT POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023
ANNEXE 10	DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS*

* 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).

1 INTRODUCTION - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarante-cinquième session au Siège de l'OMI du 1^{er} au 7 juin 2021, sous la présidence de M^{me} Marina Angsell (Suède).

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et des Membres associés de l'OMI, des représentantes et représentants des institutions spécialisées, des observatrices et observateurs des organisations internationales ayant conclu des accords de coopération et des observateurs et observatrices d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif, dont la liste figure dans le document FAL 45/INF.1.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

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

Remarques de la Présidente

1.4 En réponse, la Présidente 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.

Mesures prises pour faciliter la session à distance

1.5 Le Comité a rappelé que lors de la session extraordinaire conjointe de tous les comités de l'OMI (ALCOM/ES), qui s'était tenue en septembre 2020, les comités avaient approuvé conjointement les Orientations intérimaires visant à faciliter la tenue des sessions à distance des comités pendant la pandémie de COVID-19 (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1) et décidé en particulier :

- .1 de déroger, en partie, à l'article 3 de leur Règlement intérieur respectif, pour permettre la tenue de leurs sessions à distance;
- .2 d'accepter, dans le but de faciliter les sessions à distance, les pouvoirs soumis par voie électronique, étant entendu qu'ils seraient suivis des originaux; et
- .3 de considérer les Membres qui avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme, qui s'étaient inscrits au moyen du système d'inscription en ligne aux réunions (OMRS) et dont le nom figurait dans la liste des participants à la session à distance, comme "Membres présents" au sens de l'article 28 1) du Règlement intérieur.

Adoption de l'ordre du jour

1.6 Compte tenu du temps limité dont il disposait à la présente session, le Comité a décidé de reporter au FAL 46 l'examen des points 3, 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17 et 18 de l'ordre du jour, ainsi que des documents respectivement soumis au titre de ces points.

1.7 Ayant pris note de la décision de reporter le point 15 de l'ordre du jour, intitulé "Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes", le Comité est convenu que le Groupe de travail intersessions sur les navires de surface

autonomes se chargerait d'achever les travaux portant sur l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL qui se tiendra du 12 au 14 octobre 2021, dont le mandat serait le suivant :

Le Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes est chargé d'effectuer les tâches suivantes, en tenant compte du document FAL 44/14 et des documents reçus :

- .1 examiner les résultats de la seconde étape de l'exercice de définition réglementaire, dont il est rendu compte dans le document FAL 44/14;
- .2 élaborer les résultats de l'exercice de définition réglementaire, qui devraient contenir au minimum les éléments suivants :
 - .1 des renseignements sur tous les degrés d'autonomie pour chaque section de la Convention FAL qui devrait être concernée par l'exploitation des navires de surface autonomes;
 - .2 le(s) moyen(s) le(s) plus approprié(s) de traiter de l'exploitation des navires de surface autonomes dans la Convention FAL;
 - .3 l'identification des thèmes et/ou lacunes éventuelles, dans la Convention FAL, qu'il convient d'examiner;
 - .4 l'identification des lacunes et thèmes communs à ceux d'autres instruments pertinents de l'OMI pour lesquels l'exercice de définition réglementaire a été achevé (par exemple MSC 103/WP.8; LEG 108, s'il est achevé); et
 - .5 l'identification des priorités pour la poursuite des travaux, compte tenu des travaux entrepris par d'autres comités; et
- .3 soumettre un rapport écrit au FAL 46; et

il a décidé également de soumettre cette question à l'approbation du C 125, à titre hautement prioritaire.

1.8 Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire (FAL 45/1) et a décidé de tenir compte au cours de ses travaux de l'ordre du jour annoté (FAL 45/1/1).

Pouvoirs

1.9 Le Comité a noté que les pouvoirs des 90 délégations présentes à la session étaient en bonne et due forme.

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

2.1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 45/2 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux du LEG 107, du MSC 102, du MEPC 75, du TC 70, du C 124 et du C/ES.33 qui portaient sur des questions intéressant ses propres travaux, et 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.

Meilleur accès du public à l'information

2.2 Le Comité a rappelé les décisions prises par le FAL 43 au sujet des mesures visant à élargir l'accès du public à l'information disponible à l'OMI (FAL 43/20, paragraphe 2.3).

2.3 Le Comité a rappelé à cet égard la décision du FAL 44 selon laquelle tous les documents du Secrétariat élaborés pour cette session seraient diffusés au public avant la session, et il a décidé qu'il reviendrait sur ce sujet lorsqu'il examinerait les questions à inscrire à l'ordre du jour du FAL 46 (voir le paragraphe 19.11).

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

3.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

4 RÉEXAMEN ET MISE À JOUR DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL

4.1 Le Comité a rappelé que le FAL 42 avait décidé d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Réexamen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL" à son agenda pour la période biennale 2018-2019, en fixant à 2021 la date souhaitable d'achèvement des travaux, et d'inscrire un point correspondant à l'ordre du jour provisoire du FAL 43.

4.2 Faute de temps pendant la session à distance, le Comité a rappelé également que le FAL 44 avait décidé de ne pas constituer de groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités et de reporter au FAL 45 l'approbation des amendements à l'Annexe de la Convention FAL.

4.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 44 :

- .1 avait décidé de supprimer toutes les listes de données fournies pour chacune des déclarations FAL, et de les remplacer, dans la norme 2.10.5, par une référence unique à un tableau récapitulatif des données requises dans les différentes déclarations. Cette nouvelle liste deviendrait l'appendice 1 de l'Annexe de la Convention FAL et les appendices existants seraient renumérotés en conséquence;
- .2 avait décidé de fusionner en une seule norme les normes existantes relatives aux critères d'authentification pour chacune des déclarations figurant à l'Annexe de la Convention FAL (nouvelle norme 1.8.2);
- .3 en ce qui concernait l'utilisation du Formulaire FAL 2 et la possibilité de le supprimer de la Convention FAL, avait approuvé le questionnaire sur l'utilisation de la Déclaration de la cargaison, et invité les États Membres à le remplir et à le soumettre au plus tard le 15 décembre 2020;
- .4 avait décidé de charger le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL, s'il était constitué de nouveau :
 - .1 d'examiner plus avant la proposition de modification de la section 4, en se fondant sur les résultats et les recommandations issus des séminaires organisés par l'OMI en Afrique en 2014 et 2018 pour réduire le nombre de cas de passagers clandestins; et

- .2 d'examiner les amendements qu'il était envisageable d'apporter à l'Annexe de la Convention FAL pour faciliter le trafic maritime pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

4.4 Le Comité a rappelé également que le FAL 44 avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL, dont les travaux seraient coordonnés par la France, et avait reporté à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.5 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux accomplis par le Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 45/4), et a salué tout spécialement les travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret (France).

4.6 Après avoir examiné les questions que le Groupe de travail par correspondance avaient soulevées aux paragraphes 11, 20 et 25 de son rapport (FAL 45/4) et qu'il n'avait pas résolues, le Comité a pris les mesures énoncées ci-après.

Déclaration de la cargaison

4.7 Lors de l'examen des solutions de substitution qu'avait proposées le Groupe de travail par correspondance concernant la déclaration de la cargaison et la question de savoir si l'Annexe de la Convention FAL devrait ou non inclure à la fois le Formulaire FAL 2 (la "déclaration de la cargaison" visée à la norme 2.3) et le "manifeste du navire" (visé à la norme 2.3.4), les points de vue suivants ont été exprimés :

- .1 la fusion des deux documents faciliterait la transmission des renseignements à un guichet unique, mais il serait nécessaire de poursuivre les travaux pour élaborer la liste des renseignements à incorporer dans le message;
- .2 le maintien dans la Convention FAL de deux déclarations de la cargaison distinctes contenant des renseignements similaires irait à l'encontre de l'objectif, qui était de simplifier et de réduire les formalités, documents et procédures;
- .3 le Formulaire FAL 2 devait être conservé car il était encore utilisé par les États Membres, par exemple par les autorités portuaires, pour calculer les redevances portuaires; et
- .4 la délégation de l'OMD a offert de coopérer à l'élaboration d'un ensemble de données complet et harmonisé pour les rapports de cargaison, qui pourrait répondre aux exigences des autorités douanières et maritimes dans le contexte des douanes et du guichet maritime unique, car ce type de travaux pourrait présenter un avantage pour les opérateurs économiques.

4.8 À une courte majorité, les délégations se sont prononcées en faveur de la fusion du Formulaire 2 du FAL et du manifeste du navire en une seule déclaration. Toutefois, ayant reconnu qu'il était difficile d'achever les travaux portant sur la déclaration de la cargaison et qu'il fallait analyser plus avant la possibilité pratique de fusionner le Formulaire 2 du FAL avec le manifeste du navire et apprécier l'incidence qu'elle aurait, le Comité a décidé de ne pas incorporer de modifications liées aux déclarations de la cargaison dans la série

d'amendements à approuver à la présente session, et il a chargé le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités d'effectuer les tâches suivantes :

- .1 préparer un plan de travail pour l'élaboration des modifications pertinentes concernant la déclaration des marchandises; et
- .2 examiner s'il était nécessaire de constituer à nouveau le groupe de travail par correspondance afin de poursuivre l'examen de la question de la déclaration des marchandises et d'établir un projet de mandat, s'il le jugeait approprié.

Définition du terme "passager"

4.9 Le Comité a examiné la proposition visant à incorporer une définition du terme "passager" dans l'Annexe de la Convention FAL, et après avoir pris note des avis divergents exprimés par les délégations, comme cela s'était produit au sein du Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé de ne pas incorporer la définition du terme "passager" dans cette version révisée de la Convention FAL.

4.10 Le Comité a en outre reconnu que la définition du terme "passager" était une question complexe qui pouvait avoir des incidences en dehors de la Convention FAL et qu'il était nécessaire de prendre en considération d'autres instruments existants de l'OMI, par exemple la Convention SOLAS, ainsi que les travaux sur le personnel industriel que menait actuellement le MSC. Par conséquent, le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre au Comité des propositions visant à inscrire un nouveau résultat sur cette question.

Révision du Règlement sanitaire international

4.11 Ayant noté que l'OMS n'avait pas encore décidé du calendrier de révision du Règlement sanitaire international (RSI), le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités d'examiner les projets d'amendements élaborés par le Groupe de travail par correspondance en ce qui concernait la nouvelle sous-section E de la Convention FAL, intitulée "Réponse à une urgence de santé publique de portée internationale". Le Comité a en outre décidé de suivre la procédure d'examen de l'OMS concernant le RSI, en tant que de besoin.

4.12 Une délégation, à laquelle s'était jointe d'autres délégations, a estimé qu'il fallait garantir la cohérence entre la Convention FAL et d'autres instruments internationaux, en particulier ceux de l'OMS, en ce qui concernait la terminologie utilisée en rapport avec une urgence de santé publique de portée internationale, ainsi qu'avec les recommandations respectives. Elle était d'avis en outre que l'application des dispositions de la Convention FAL relatives à la facilitation du trafic maritime durant une urgence de santé publique de portée internationale devrait être harmonisée avec le Règlement sanitaire international sous sa forme révisée et avec d'autres règles et lignes directrices approuvées par l'OMS. Le Comité en a conclu que la cohérence avec d'autres instruments était un aspect important et que le Groupe de travail devrait en tenir compte lors de la rédaction d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL sur cette question, afin d'éviter tout conflit involontaire entre les instruments applicables.

Constitution du Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités

4.13 Après avoir examiné les questions qui précèdent, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités et l'a chargé d'effectuer

les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 45/4 et FAL 45/WP.7, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 achever la révision de l'Annexe de la Convention FAL, en vue de son adoption par le FAL 46;
- .2 établir un plan de travail pour l'élaboration des amendements pertinents à apporter à la déclaration de la cargaison; et
- .3 examiner s'il était nécessaire d'établir à nouveau le groupe de travail par correspondance chargé d'examiner plus avant la question de la déclaration de la cargaison et en établir le mandat.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.14 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 45/WP.6), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées ci-après.

4.15 Après avoir noté les renseignements communiqués par la délégation de l'OMS, selon lesquels le Comité d'examen du Règlement sanitaire international (RSI) avait conclu qu'il n'était pas nécessaire d'apporter de modifications importantes au RSI à ce stade, le Comité a :

- .1 souscrit à la nécessité de garantir la cohérence en matière d'application entre la Convention FAL et le Règlement sanitaire international (RSI), afin d'éviter tout conflit involontaire entre les deux instruments; et
- .2 invité le Secrétariat de l'OMS à informer l'Organisation des travaux que l'OMS entreprenait sur le RSI qui pourraient avoir une incidence sur le trafic maritime.

4.16 Le Comité a noté les échanges de vues du Groupe au sujet des déclarations sur papier, ayant trait aux projets de pratique recommandée 2.13 et de norme 2.13.1, le Groupe ayant estimé que l'utilisation de déclarations sur papier devait être le dernier recours, lorsqu'il n'y avait pas d'autre solution.

4.17 Le Comité a approuvé les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, dont le texte figure à l'annexe 1, en vue de leur diffusion conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, aux fins d'adoption au FAL 46, et il a donné des instructions au Secrétariat en conséquence.

4.18 Le Comité a approuvé le plan de travail pour l'élaboration du projet d'amendements pertinent concernant la déclaration de la cargaison :

N°	Tâche	Session
1	.1 Constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL	FAL 45
2	.1 examiner le rapport du Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL	FAL 46

N°	Tâche	Session
	.2 se mettre d'accord sur la meilleure façon d'aborder la question de la déclaration de la cargaison; et .3 approuver le projet d'amendements correspondant, en vue de l'adopter.	
3	.1 créer un groupe de rédaction qui établirait le texte définitif du projet d'amendements; et .2 adopter le projet d'amendements.	FAL 47

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL

4.19 Le Comité a décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL afin qu'il examine plus avant la question de la déclaration de la cargaison, dont les travaux seraient coordonnés par la France¹, et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 45/4 et FAL 45/WP.6, ainsi que des observations formulées et des décisions prises au FAL 45 :

- .1 examiner les possibilités et les conséquences, l'aspect pratique et l'incidence que pourraient présenter la cohabitation du Formulaire FAL 2 avec le manifeste de cargaison du navire, leur fusion, ou tout autre solution appropriée, et rédiger les amendements correspondants à apporter à l'Annexe de la Convention en conséquence;
- .2 élaborer un projet de liste révisée des données relatives à la cargaison, en coordination avec l'OMD; et
- .3 soumettre un rapport pour que le FAL 46 l'examine.

5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE

Enquête de l'IAPH sur la mise en place de systèmes d'échange de données électroniques aux fins de conformité avec la Convention FAL

5.1 Le Comité a examiné le document FAL 45/5, dans lequel l'IAPH communiquait des renseignements sur les résultats de l'enquête qu'elle avait faite pour évaluer les niveaux de conformité actuels avec la prescription de la Convention FAL de l'OMI, en vertu de laquelle les gouvernements nationaux étaient tenus d'instaurer des systèmes qui permettaient l'échange de renseignements électroniques entre les navires et les ports, et pour mettre en lumière toutes les difficultés connexes que les ports rencontraient. En outre, l'IAPH manifestait son intention de concevoir un tableau de bord permanent pour suivre les progrès de la numérisation des ports dans le monde entier et pour recenser les besoins et définir son

¹

Coordonnateur :

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

engagement dans le renforcement des capacités pour appuyer la numérisation des ports, et accueillait avec satisfaction l'initiative de l'OMI visant à accélérer la numérisation dans le secteur maritime et les ports en mettant l'accent sur le renforcement des capacités, considérant que le projet conjoint OMI/Norvège GreenVoyage2050 sur la décarbonisation, dont l'IAPH était partenaire, était un bon modèle à suivre.

5.2 Le Comité a remercié l'IAPH de lui avoir communiqué les résultats de l'enquête, qui fournissaient des renseignements précieux. La majorité des délégations qui avaient formulé des observations sur le document s'étaient prononcées en faveur de l'exploration d'initiatives supplémentaires pour accélérer la numérisation dans le secteur maritime et dans les ports, en mettant l'accent sur le renforcement des capacités et l'assistance technique.

5.3 Certaines délégations ont estimé que le fait d'inclure la facilitation du trafic maritime international dans le champ d'application du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS) pourrait contribuer à la mise en œuvre de l'échange électronique de données conformément aux prescriptions de la Convention FAL, et le Comité a rappelé que le FAL 44 avait décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à faciliter le trafic maritime international".

Point sur les initiatives visant à mettre en place des systèmes de guichet unique maritime

5.4 Après avoir examiné le document FAL 45/5/1 (Secrétariat), le Comité a pris note des deux initiatives de coopération technique qui avaient été lancées en 2021 par l'OMI pour aider les États Membres à mettre en place des systèmes de guichet unique maritime conformes aux prescriptions de la Convention FAL, à savoir le "Guichet unique maritime pour les PEID conçu par le Groupe de la Banque mondiale et l'OMI" et le "Projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWiFT) mené avec Singapour".

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

5.5 Le Comité, ayant rappelé que le FAL 43 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.42 sur les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime, a examiné le document FAL 44/5, dans lequel le Japon proposait des amendements aux Directives, afin de corriger la manière dont le Répertoire de l'OMI y était référencé et d'apporter quelques amendements d'ordre rédactionnel pour corriger des erreurs d'ordre rédactionnel ou des formulations qui pourraient prêter à confusion pour les lecteurs d'un point de vue technique.

5.6 Le Comité a approuvé, dans leur ensemble, les amendements qu'il était proposé d'apporter au document FAL 44/5 et il est convenu d'examiner les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42).

5.7 Le Comité est convenu d'étudier plus avant une proposition visant à mettre au point un module du GISIS pour remplacer l'annexe A des Directives, qui contient des exemples de systèmes utilisés par divers États Membres, afin de permettre de recueillir davantage d'exemples.

digitalPORT@SG™ – Guichet unique maritime de Singapour

5.8 Ayant examiné le document FAL 44/5/1 (Singapour), le Comité a noté que Singapour avait mis au point une nouvelle plateforme de guichet unique maritime appelée digitalPORT@SG™ (phase 1) et qu'elle était opérationnelle depuis octobre 2019.

Mise en place d'un système électronique pour l'accomplissement des formalités concernant les navires fondé sur le principe du guichet unique

5.9 Lors de l'examen du document FAL 44/5/2 (Colombie), le Comité a pris note de la mise en œuvre du système intégré de trafic et de transport maritime (SITMAR) pour l'accomplissement automatisé des formalités à l'arrivée et au départ des navires dans les eaux relevant de la juridiction de la Colombie, outil technologique mis à la disposition des utilisateurs en Colombie depuis 2009.

Pratique de l'établissement d'un guichet unique en Chine

5.10 Ayant examiné le document FAL 44/INF.6 (Chine), le Comité a pris note des efforts déployés par le Comité de la simplification des formalités de la Chine pour mettre en place un système de guichet unique dans le pays, qui comprend une feuille de route, des pratiques et l'expérience acquise.

Expérience du Chili en matière d'échange électronique de renseignements et de guichet unique maritime

5.11 Lorsqu'il a examiné les documents FAL 44/INF.8 (Chili) et FAL 44/INF.9 (Chili), le Comité a pris note de la mise en œuvre du système électronique d'accomplissement des formalités concernant les navires naviguant à l'étranger au Chili, et de la mise au point du guichet unique maritime au Chili, respectivement.

5.12 Le Comité a remercié les États Membres qui avaient soumis des documents contenant des renseignements sur les efforts faits et initiatives prises pour mettre en œuvre l'échange de données électroniques et le concept de guichet unique dans le cadre de l'accomplissement des formalités concernant les navires lors de la présente session et a encouragé les autres États Membres à soumettre des renseignements lors des sessions à venir.

Constitution du Groupe de travail sur le commerce électronique

5.13 Après avoir examiné la question, le Comité a constitué le Groupe de travail sur le commerce électronique, présidé par M. Mikael Renz (Suède), et l'a chargé, compte tenu du document FAL 44/5 et des décisions prises et des observations et propositions formulées en séance plénière, d'établir une version révisée des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42).

Rapport du Groupe de travail

5.14 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 45/WP.5), le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.42/Rev.1 dans laquelle figure le texte révisé des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime.

5.15 Le Comité a examiné la recommandation faite par le Groupe visant à mettre au point un module du GISIS pour remplacer l'annexe A des Directives et il a :

- .1 approuvé la mise au point d'un module du GISIS pour remplacer l'annexe A de la circulaire FAL.5/Circ.42, afin de fournir des renseignements actualisés sur le guichet unique maritime et d'autres guichets uniques non maritimes connexes mis en œuvre par les États Membres, et il a demandé au Secrétariat de mettre le projet en route;

- .2 estimé que le module devra comprendre les mêmes renseignements que ceux décrits à l'annexe A du document FAL.5/Circ.42, et que la déclaration dans ce module sera facultative; et
- .3 pris note des échanges intervenus au sujet de la nécessité d'encourager l'harmonisation des moyens utilisés pour mettre en place un guichet unique maritime.

6 RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE, Y COMPRIS D'AUTRES SOLUTIONS DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE

6.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.43 contenant le Répertoire révisé de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique; la procédure à suivre pour publier une révision de la circulaire en cas de modifications mineures du Répertoire de l'OMI ou pour publier une nouvelle circulaire FAL en cas de modifications ou d'extensions majeures de la série de données et du modèle de données; les procédures de travail du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données; la liste actualisée des séries de données prioritaires; et le mandat révisé du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données.

6.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 44 avait approuvé la tenue de deux réunions de l'EGDH en 2021, la première immédiatement après le FAL 45, et la seconde au second semestre 2021.

6.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 44 avait accepté de soumettre trois demandes de mise à jour des données (DMR) à la CEE, et il a noté que deux des demandes de l'OMI avaient été examinées lors du Forum du CEFAC-ONU le 5 mai 2021 et approuvées avec un minimum de modifications; la troisième n'avait pas été soumise parce que le Secrétariat avait besoin d'une clarification supplémentaire de la part de l'EGDH.

Rapport du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données (EGDH)

6.4 Le Comité a pris note avec satisfaction des rapports de l'EGDH (FAL 45/6), et en particulier des travaux effectués par son Président, M. Mikael Renz (Suède).

6.5 Le Comité a également remercié toutes les participantes et tous les participants de l'EGDH 2 et de l'EGDH 3, les membres de l'équipe de modélisation et le Secrétariat de l'OMI.

6.6 Après avoir examiné le document FAL 45/6 et les mesures qu'il était invité à prendre, le Comité a :

- .1 pris note des progrès accomplis en ce qui concernait la série de données relatives aux "Systèmes de comptes rendus de navires (résolution A.851(20))" (EGDH 2/17, section 6 et annexe 6 et EGDH 3/21, section 5 et annexe 6);
- .2 pris note des échanges de vues sur les procédures de travail relatives aux travaux sur la mise à jour du Répertoire de l'OMI (EGDH 2/17, paragraphes 8.1 et 8.2);
- .3 invité le MSC à charger le Sous-comité NCSR de faire rapport à l'EGDH sur tout fait nouveau ayant une incidence sur le Répertoire de l'OMI (EGDH 2/17, paragraphe 8.4);

- .4 pris note des échanges de vues sur l'utilisation des codes dérivés du LOCODE-ONU (EGDH 2/17, paragraphe 8.6);
- .5 pris note des échanges de vues sur la procédure d'accomplissement des formalités ne prévoyant pas d'accusé de réception (EGDH 2/17, paragraphe 8.7);
- .6 pris note des échanges de vues sur l'inclusion des diagrammes de séquence dans le Répertoire de l'OMI (EGDH 2/17, paragraphe 8.8);
- .7 pris note des échanges de vues sur la facilitation des processus administratifs liés à la gestion des certificats électroniques (EGDH 3/21, paragraphes 4.1, 4.2 et 4.3);
- .8 pris note des échanges de vues sur l'inclusion éventuelle des certificats STCW dans le Répertoire de l'OMI (EGDH 3/21, paragraphe 4.14);
- .9 noté que le Groupe avait soumis la série de données "Données opérationnelles relatives à la logistique portuaire et données en temps réel" au Sous-comité NCSR et sa proposition de liste de codes pour information (EGDH 3/21, paragraphe 6.4), et que, dans la mesure où l'examen du point correspondant de l'ordre du jour du NCSR 8 avait été reporté, cette mesure avait été reportée au NCSR 9, qui se tiendrait en 2022; et
- .10 pris note des échanges de vues sur la portée du Répertoire de l'OMI (EGDH 3/21, paragraphe 10.2).

6.7 Le Comité a décidé de renvoyer le document FAL 45/6 au Groupe de travail sur le commerce électronique, pour les questions mentionnées dans le document qui devaient être examinées par le Groupe de travail.

6.8 Le Comité a noté que la modélisation des décisions prises par l'EGDH 2 et l'EGDH 3 avait été réalisée par l'équipe de modélisation (OMI, CEE, OMD, CE, ISO, BIMCO et IPCSA) lors de réunions distinctes en décembre 2020 et février 2021. Les résultats de ces travaux de modélisation ont été présentés au Comité dans les documents FAL 45/6/2, FAL 45/6/3 et FAL 45/6/4.

6.9 Le Comité a noté également que le Secrétariat avait élaboré une nouvelle version du Répertoire de l'OMI, dans le document FAL 45/WP.8/Rev.1, en se fondant sur les résultats des réunions de l'EGDH et les travaux de modélisation. Pour en faciliter l'examen, certaines parties du Répertoire de l'OMI étaient maintenant fournies dans un nouveau format de fichier Excel qui était disponible à partir des liens indiqués dans le document FAL 45/WP.8/Rev.1.

6.10 Le Comité a décidé de renvoyer les documents FAL 45/6/2, FAL 45/6/3, FAL 45/6/4 et FAL 45/WP.8 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour que ce dernier les examine plus avant.

Procédures de travail révisées du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données

6.11 Le Comité a examiné le document FAL 45/6/1 (Secrétariat) contenant la proposition d'une version révisée des procédures de travail de l'EGDH et a décidé de soumettre le document au Groupe de travail sur le commerce électronique pour un examen plus approfondi.

Extension du Modèle de données de référence de l'OMI : difficultés rencontrées et options possibles

6.12 Le Comité a examiné le document FAL 45/6/5, dans lequel la CEE présentait quelques considérations sur les difficultés et les options liées à l'extension du Modèle de données de référence de l'OMI.

6.13 Le Comité a rappelé que le FAL 42 avait accepté d'étendre le champ d'application du Répertoire de l'OMI au-delà de la Convention FAL, afin d'inclure des solutions de commerce électronique, et que le FAL 43 avait accepté de convertir ce résultat pour qu'il fasse l'objet de travaux continus.

6.14 Le Comité a pris note de l'avis de la CEE selon lequel le Modèle de données de référence de l'OMI ne devrait pas dépasser le cadre des prescriptions en matière de comptes rendus qui étaient directement liées à la Convention FAL, et noté qu'il faudrait veiller tout particulièrement à harmoniser le Répertoire de l'OMI, en tant que modèle de données maritimes, avec l'ensemble de la chaîne logistique internationale, pour s'assurer qu'il appuie véritablement la numérisation.

6.15 Le Comité a confirmé que le FAL 42 était convenu d'étendre le champ d'application du Répertoire de l'OMI au-delà de la Convention FAL, afin d'inclure des solutions de commerce électronique, et exprimé sa profonde gratitude à la CEE pour les travaux qu'elle avait accomplis et les efforts qu'elle avait mis en œuvre, ainsi qu'aux autres partenaires du Mémoire d'entente, à savoir l'ISO et l'OMD, qui avaient participé aux travaux de modélisation et à la mise en place du Répertoire de l'OMI. Le Comité a noté en outre que le Répertoire de l'OMI était un outil qui permettait de faciliter l'accomplissement des formalités concernant les navires et les ports, et que la décision de limiter son champ d'application ne correspondrait pas aux besoins des secteurs maritime et portuaire en matière de numérisation.

6.16 En réponse aux questions soulevées par la CEE, le Comité a prié le Secrétariat de se mettre en rapport avec les organisations partenaires du Mémoire d'entente, d'examiner les questions recensées qui pourraient avoir une incidence sur la méthode de travail actuelle et sur la capacité à travailler et à mettre en place le Répertoire de l'OMI, et de faire rapport à une prochaine session du Comité, selon qu'il conviendrait.

Invitation faite aux organismes du secteur pour qu'ils élaborent et mettent à jour des normes techniques pour les données administratives et opérationnelles

6.17 Le Comité a examiné le document FAL 45/6/6, dans lequel BIMCO *et al.* et d'autres ONG maritimes invitaient les acteurs publics et privés à contribuer à l'élaboration de normes techniques mondiales pour l'échange de données administratives, opérationnelles et nautiques sous les auspices du Comité technique 8 de l'ISO afin de faciliter l'échange numérique de données.

Fourniture d'informations à l'appui de la planification du voyage d'un poste à quai à l'autre dans la norme OHI S-131 (Infrastructure portuaire maritime)

6.18 Le Comité a examiné le document FAL 45/6/7 (OHI) contenant des informations sur la norme S-131 de l'OHI (Infrastructure portuaire maritime), qui visait à appuyer les opérations de planification du voyage d'un poste à quai à l'autre conformément à la résolution A.893(21) de l'OMI. L'OHI travaille actuellement à l'élaboration de cette norme, en collaboration avec l'IHMA, et a bien progressé à cet égard.

6.19 Le Comité a pris note en outre de la demande de l'OHI d'inclure la "Série de données sur les emplacements des postes d'amarrage (S-131 (Infrastructure portuaire maritime))" dans la liste prioritaire des séries de données, afin que l'OHI la soumette directement à l'EGDH en vue de son inclusion dans le Répertoire de l'OMI, dès que l'OHI en aurait établi la version définitive.

6.20 À cet égard, le Comité a décidé de soumettre le document au Groupe de travail sur le commerce électronique pour que ce dernier l'examine plus avant.

Échange de renseignements sur les pratiques suivies pour modifier le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique

6.21 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par la République de Corée dans le document FAL 45/INF.2 pour contribuer à l'élaboration du Répertoire de l'OMI et a pris note des trois nouvelles séries de données qu'il était proposé d'inclure dans le Répertoire de l'OMI après examen par l'EGDH.

Instructions données au Groupe de travail

6.22 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique, qui avait été constitué au titre du point 5 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 5.13), d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 45/6, FAL 45/6/1, FAL 45/6/2, FAL 45/6/3, FAL 45/6/4, FAL 45/6/7 et FAL 45/WP.8/Rev.1 ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 établir la version définitive du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
- .2 établir la procédure de travail de l'EGDH;
- .3 donner un avis sur les nouvelles séries de données à inclure dans la liste des séries de données prioritaires; et
- .4 modifier le mandat du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données, s'il y a lieu.

Rapport du Groupe de travail

6.23 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 45/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Répertoire de l'OMI

6.24 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.44 contenant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

6.25 Le Comité a approuvé la liste révisée des séries de données prioritaires, qui figure à l'annexe 2.

6.26 Le Comité a informé les comités concernés des séries de données pertinentes qui devraient être examinées par l'EGDH en vue de l'inclusion de ces séries au Répertoire de l'OMI par le FAL 46 (MEPC : série de données relative à la déclaration sur les eaux de ballast à remplir à l'arrivée; MSC : série de données relative à la masse brute vérifiée; série de données relative au Programme d'inspection des conteneurs; série de données relative aux

emplacements des postes d'amarrage (S-131 (Infrastructure portuaire maritime)); et série de données relative aux codes des terminaux (code secondaire de l'UN/LOCODE, numéro de l'installation portuaire de l'OMI, codes utilisés par le SMDG, codes des installations du BIC et spécification de produit S-131 de l'OHI).

Mandat et méthodes de travail de l'EGDH

6.27 Le Comité a approuvé le mandat révisé de l'EGDH, tel qu'il figure à l'annexe 3.

6.28 Le Comité a approuvé les méthodes de travail de l'EGDH, telles qu'elles figurent à l'annexe 4.

7 ÉLABORATION DE RECOMMANDATIONS POUR L'AUTHENTIFICATION, L'INTÉGRITÉ ET LA CONFIDENTIALITÉ DU CONTENU AUX FINS DE L'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS AU MOYEN DU GUICHET UNIQUE MARITIME

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait examiné le document FAL 44/7, dans lequel l'ISO communiquait un projet de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité du contenu aux fins de l'échange de renseignements électroniques.

7.2 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 44, ayant approuvé le résultat intitulé "Élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port", avait décidé de constituer un seul groupe de travail par correspondance, appelé "Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques", qui travaillerait sur les deux séries de directives.

7.3 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 45/7), et en particulier des travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Gavin Yeo (Singapour).

7.4 Conformément à la suggestion qu'avait faite le Groupe de travail par correspondance, le Comité a décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques.

7.5 Le Comité a en outre décidé d'inviter le Groupe de travail sur le commerce électronique à revoir le mandat du Groupe de travail par correspondance et à tenir compte du fait qu'il était nécessaire d'aligner les directives sur les travaux du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH) et, s'il en avait le temps, à poursuivre l'élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité du contenu aux fins de l'échange électronique de renseignements.

Instructions données au Groupe de travail

7.6 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique (voir le paragraphe 5.13) d'effectuer les tâches suivantes, en tenant compte du document FAL 45/7, ainsi que des délibérations qui avaient eu lieu et des décisions qui avaient été prises en séance plénière :

- .1 tenir compte du fait qu'il était nécessaire d'aligner les directives sur les travaux de l'EGDH;

- .2 revoir le mandat du Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques; et
- .3 s'il en avait le temps, poursuivre l'élaboration des recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité du contenu aux fins de l'échange de renseignements au moyen du guichet unique maritime.

Rapport du Groupe de travail

7.7 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 45/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

7.8 Le Comité a pris note des recommandations en faveur d'un alignement des travaux du Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques et de ceux de l'EGDH.

Mandat du Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques

7.9 Le Comité a chargé le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques, dont les travaux seraient coordonnés par Singapour², d'effectuer les tâches ci-après :

- 1 élaborer des directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes, en vue d'en achever le texte au FAL 46;
- 2 étudier la manière dont les fonctions communes liées à l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes peuvent être organisées;
- 3 tenir compte des normes et méthodes existantes et nouvelles afin de promouvoir l'interopérabilité;
- 4 tenir compte des travaux pertinents en cours portant sur des amendements à la Convention FAL; et
- 5 soumettre un rapport en temps utile, pour examen par le FAL 46.

² **Coordonnateur :**
M. Gavin Yeo
Assistant Director (Sectoral Systems Development)
Maritime and Port Authority of Singapore
Courriel : IMO_CG@mpa.gov.sg.

8 EXAMEN DES DESCRIPTIONS DES SERVICES MARITIMES DANS LE CONTEXTE DE L'E-NAVIGATION

8.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

9 ÉLABORATION DE DIRECTIVES VISANT À HARMONISER LA COMMUNICATION ET L'ÉCHANGE ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES OPÉRATIONNELLES AFFÉRENTES AUX ESCALES AU PORT

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait constitué un seul groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques (voir le paragraphe 7.2), et qu'il l'avait chargé de commencer à élaborer, s'il en avait le temps, la table des matières des directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, afin que le FAL 45 l'examine.

9.2 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 45/7) et noté que ce groupe n'avait pas eu le temps d'élaborer la table des matières des directives.

9.3 Le Comité a rappelé les décisions qu'il avait prises précédemment s'agissant de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques, et de charger le Groupe de travail sur le commerce électronique de revoir le mandat de ce groupe de travail par correspondance (voir les paragraphes 7.4 et 7.5, respectivement).

Instructions données au Groupe de travail

9.4 Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur le commerce électronique (voir le paragraphe 5.13) d'élaborer la table des matières des directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, afin que le FAL 45 l'examine, s'il en avait le temps.

Rapport du Groupe de travail

9.5 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 45/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

9.6 Le Comité a pris note de la table des matières élaborée pour les directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, telle qu'elle figurait à l'annexe 6 du document FAL 45/WP.5.

9.7 Le Comité a approuvé le mandat suivant du Groupe constitué au paragraphe 7.9 :

"en tenant compte des délibérations du FAL 45, élaborer des directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, conformes au modèle de données de référence de l'OMI, afin qu'elles soient examinées par le FAL 46."

10 ÉLABORATION D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS SUR LA CRÉATION DE COMMISSIONS NATIONALES DE SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (FAL.5/Circ.2)

10.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

11 ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LA CRÉATION D'UN MÉCANISME PERMETTANT DE MESURER L'APPLICATION DE LA CONVENTION FAL À L'ÉCHELON NATIONAL

11.1 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait examiné le document FAL 43/12, dans lequel le Chili présentait un avant-projet de circulaire FAL visant à mettre au point un mécanisme qui permettrait de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national, pris note des progrès réalisés par le Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités en ce qui concernait l'élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national, et pris note en particulier de :

- .1 l'avis du Groupe de travail selon lequel l'utilisation de ces directives facultatives était une décision qui relevait des États Membres; et
- .2 la recommandation du Groupe de travail, à savoir que les définitions figurant dans les directives devraient être conformes à celles qui figuraient dans la Convention FAL, et qu'il faudrait prévoir une définition concrète du terme "mécanisme".

11.2 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait invité les États Membres à soumettre des propositions au FAL 44 sur les éléments qui pourraient aider les États Membres à mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national. Toutefois, en raison du peu de temps dont il disposait dans le cadre de la session à distance, le FAL 44 avait décidé de reporter au FAL 45 l'examen du présent point de l'ordre du jour.

11.3 Le Comité a examiné le document FAL 44/10, dans lequel le Chili présentait un questionnaire type composé de deux enquêtes réalisées par l'Autorité maritime chilienne, en vue de l'inclure dans l'annexe des directives, et le document FAL 44/10/1, dans lequel la Colombie faisait part de son expérience en ce qui concernait le diagnostic de l'application de la Convention FAL et proposait d'adopter, sur la base du volontariat, un mécanisme destiné à aider les États Membres à mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national. Le Comité a noté que ces documents contenaient des solutions différentes pour ce qui était d'aider les États Membres à mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national.

11.4 À cet égard, le Comité a examiné le document FAL 45/11, dans lequel le Chili *et al.* présentaient un avant-projet de circulaire FAL, intitulée "Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national", qu'ils avaient élaboré et qui rassemblait les propositions soumises au FAL 44.

11.5 La majorité des délégations étaient favorables à l'approbation de la circulaire contenant les directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national, telle qu'elle figurait dans le document FAL 45/11. Une délégation a estimé qu'il faudrait reformuler les directives pour qu'elles soient mieux alignées sur les dispositions relatives à la numérisation et au concept de guichet unique.

11.6 Après avoir décidé d'apporter un certain nombre de modifications au projet de circulaire qui figurait dans le document FAL 45/11, le Comité a approuvé la circulaire

FAL.2/Circ.132, intitulée "Directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national".

12 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

12.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

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

13.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

14 RECOMMANDATIONS VISANT À RÉSOUDRE LE PROBLÈME DE LA CORRUPTION MARITIME

14.1 Le Comité a rappelé que lorsqu'il avait examiné le document FAL 43/17 (États-Unis *et al.*), le FAL 43 avait décidé d'inscrire un résultat intitulé "Recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime" à son agenda biennal pour la période 2020-2021, en fixant à 2021 la date souhaitable d'achèvement des travaux, et d'inscrire un point correspondant à l'ordre du jour provisoire du FAL 44.

14.2 Le Comité a rappelé également que lorsqu'il avait examiné le document FAL 44/13, dans lequel les États-Unis *et al.* formulaient une proposition visant à élaborer des recommandations de l'OMI pour lutter contre la pratique des pots-de-vin et la corruption dans le secteur maritime, le FAL 44 avait pris note des renseignements supplémentaires communiqués par le Directeur de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures, tels qu'ils figuraient à l'annexe 8 du document FAL 44/21/1, qui indiquaient que les questions soulevées par le Secrétariat dans le document FAL 43/19 étaient toujours valables.

14.3 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime (FAL 45/14/1), qui contenait les travaux effectués dans l'intérim par le Groupe de travail par correspondance, et en particulier des travaux effectués par son coordonnateur, M. Rob Lomas (Îles Marshall), et il a décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance .

14.4 Le Comité a encouragé les États Membres et les organisations internationales à participer aux travaux du Groupe de travail par correspondance.

14.5 Le Comité a examiné le document FAL 45/14, dans lequel Vanuatu proposait de créer un nouveau module du GISIS sur la corruption maritime, qui servirait de plateforme pour signaler les cas présumés et que l'Organisation pourrait également utiliser à des fins statistiques et en vue de l'exécution des activités de coopération technique qui seraient proposées aux pays touchés, grâce à l'appui financier d'un nouveau fonds d'affectation spéciale dédié à la simplification des formalités.

Proposition de nouveau module du GISIS sur la corruption à l'appui de l'assistance apportée au titre de la coopération technique

14.6 Lors des échanges de vues qui ont suivi, le Comité a pris note des observations ci-après, qui avaient été formulées sur la question :

- .1 s'il est vrai que certaines délégations appuyaient la création d'un module du GISIS sur la corruption maritime, d'autres délégations ont fait part de leurs préoccupations quant aux incidences que pourrait avoir un système de comptes rendus anonymes;
- .2 outre les États Membres, les ONG et OIG devraient être en mesure de signaler les cas présumés de corruption maritime par l'intermédiaire du module du GISIS;
- .3 étant donné que les incidences de la proposition pourraient dépasser le cadre du Comité de la simplification des formalités, notamment en ce qui concernait les questions relatives aux incidences juridiques et aux responsabilités de l'Organisation, le Comité devrait solliciter l'avis du Comité juridique;
- .4 le Comité de la simplification des formalités devrait consulter le Comité de la coopération technique au sujet des aspects de la proposition qui avaient trait aux activités de coopération technique; et
- .5 compte tenu des incidences financières qu'un nouveau module du GISIS pourrait avoir, il faudrait consulter le Conseil.

14.7 Le Comité a décidé de demander au Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime de procéder à un examen plus approfondi de la proposition visant à créer un nouveau module du GISIS, en tenant compte des observations formulées lors des échanges de vues, et de donner un avis au FAL 46.

Création d'un nouveau fonds d'affectation spéciale consacré à la simplification des formalités

14.8 Lorsqu'il a examiné la question de la création d'un nouveau fonds d'affectation spéciale consacré à la simplification des formalités, le Comité a pris note du rapport sur les travaux menés dans le cadre du projet d'examen fonctionnel, qui figurait dans les documents C 125/4(f) et C 125/INF.5. Le Comité a noté également que l'une des tâches du projet d'examen fonctionnel avait consisté à passer en revue tous les fonds distincts de l'Organisation (c'est-à-dire aussi bien les fonds d'affectation spéciale multidonateurs que les fonds bilatéraux), dont les dépenses administratives et les prescriptions en matière de comptes rendus leur étaient propres, en vue de clôturer et de fusionner les fonds qui faisaient double emploi. Compte tenu de ces décisions, le Comité a estimé qu'un nouveau fonds ne s'intégrerait pas dans la structure des fonds, qui faisait actuellement l'objet de travaux de réforme et de rationalisation, et que l'actuel Fonds pour le développement maritime et la simplification des formalités, qui était géré par la Division de la coopération technique, pourrait servir à mettre en place des activités de coopération technique portant spécifiquement sur la corruption maritime, s'il en était décidé ainsi.

14.9 Une délégation a proposé que soit passé en revue le module du GISIS consacré aux profils maritimes de pays en vue d'y inclure les activités de coopération technique portant spécifiquement sur la corruption maritime.

Mandat du Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime

14.10 Le Comité a constitué le Groupe de travail par correspondance, dont les travaux seraient coordonnés par les Îles Marshall,³ et il l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 45/14, FAL 45/14/1 et FAL 44/21/1, ainsi que des observations formulées et des décisions prises au FAL 45 :

- .1 élaborer un projet de recommandations visant à adopter et appliquer des pratiques et procédures de lutte contre les pots-de-vin et la corruption, en se fondant sur l'annexe du document FAL 45/14/1, aux fins d'approbation par le FAL 46;
- .2 examiner la proposition visant à créer un module dans le GISIS (FAL 45/14), en tenant compte des renseignements supplémentaires communiqués par le Directeur de la Division des affaires juridiques au FAL 44 (FAL 44/21/1, paragraphe 13.6 et annexe 8), et donner un avis au FAL 46 en conséquence; si le Groupe recommande la création d'un module dans le GISIS, ce dernier devrait inclure au minimum les éléments suivants :
 - .1 un projet de série de données du rapport;
 - .2 l'identification des personnes habilitées à soumettre le rapport; et
 - .3 un avis sur la manière d'examiner plus avant les aspects non techniques mentionnés par le Directeur de la Division des affaires juridiques au FAL 44, notamment le rapprochement des faits notifiés dans les rapports soumis dans le module et la responsabilité dans le cas où la précision des rapports soumis dans le module est mise en doute; et
- .3 soumettre un rapport en temps voulu aux fins d'examen au FAL 46.

15 EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES

15.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

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

16.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

³ **Coordonnateur :**
M. Rob Lomas
Deputy Commissioner Maritime Affairs
Téléphone : +44 (0)7789 203622
Courriel : rlomas@register.iri.com

17 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

17.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

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

18.1 Le Comité a reporté l'examen de ce point de l'ordre du jour au FAL 46.

19 PROGRAMME DE TRAVAIL

Proposition de nouveau résultat

Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime

19.1 Le Comité a examiné le document FAL 45/19, dans lequel le Japon *et al.* proposaient d'élaborer des mesures de facilitation de la circulation et de contrôle des passagers dans le secteur maritime en général et, en particulier, des mesures relatives à la normalisation des renseignements préliminaires sur les passagers (API) et des dossiers passagers (PNR) pour les navires de croisière et, plus tard, les transbordeurs, en coopération avec l'OMD.

19.2 Lors de l'échange de vues qui a suivi, les délégations ont appuyé en principe l'inscription du nouveau résultat proposé par le Japon *et al.* Les avis ci-après ont également été exprimés :

- .1 Un certain nombre de délégations ont indiqué qu'il fallait évaluer de manière approfondie les difficultés juridiques, techniques et financières liées à la normalisation des API et des PNR. Il y avait une possible valeur ajoutée pour la sûreté maritime, mais cela posait également des questions de fond, telles que la protection des données personnelles et, de manière générale, des droits fondamentaux tels que la liberté de circulation. D'aucuns ont appuyé l'avis selon lequel ces aspects devraient être précisément pris en considération dans les travaux relatifs à ce résultat. Il importait également, lors de l'examen de cette question, de trouver des moyens d'éviter toute perturbation inutile du trafic maritime ou toute charge supplémentaire.
- .2 La délégation de l'OMD a déclaré que l'Organisation s'efforçait de faire progresser cette initiative rapidement, à la demande de ses Membres, afin d'aider le secteur de la croisière à reprendre ses activités, notamment en ce qui concernait la biosécurité et la réouverture des frontières alors que des pays émergeaient de la pandémie. Ce point de vue a été partagé par la délégation de la Nouvelle-Zélande qui s'était portée coautrice de la proposition et a déclaré que, après la pandémie, l'absence d'une norme unique pour les données relatives aux passagers et aux membres d'équipage n'était plus acceptable, car cela se traduisait par des erreurs de saisie et des coûts accrus pour les États Membres et le secteur dans le cadre du respect des dispositions.
- .3 Il était indispensable que de tels nouveaux systèmes soient fondés sur une norme internationale et que toute nouvelle prescription soit alignée sur les meilleures pratiques existantes au niveau mondial. Les navires de croisière changeaient régulièrement de régions d'exploitation au cours d'une année,

et la conformité avec les différents systèmes en place dans les différents pays ou les différentes régions était coûteuse et inefficace.

- .4 Les nouvelles initiatives ne devraient pas troubler l'embarquement ni le déroulement du voyage des passagers et des membres de l'équipage, et tout nouveau système devrait ressembler autant que possible au système de renseignements préalables concernant les voyageurs des États-Unis, que de nombreux exploitants observaient déjà pleinement, et devrait être entièrement conforme au système entrée-sortie européen et au système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages en cours d'élaboration.
- .5 La délégation du Bureau de lutte contre le terrorisme de l'ONU a déclaré que de nombreux États étendaient actuellement leur programme API et PNR au domaine maritime, et qu'il était donc très important d'élaborer rapidement une norme uniforme commune afin d'éviter des prescriptions divergentes.

19.3 Après avoir examiné la proposition, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 46 un résultat intitulé "Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime", en fixant à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Ce faisant, la Présidente a souligné qu'aucune décision n'avait été prise à ce stade sur la manière de mener à bien les travaux, ni en ce qui concernait les incidences possibles de ce nouveau résultat.

Approbation du nouveau résultat

19.4 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 126 à approuver le nouveau résultat susmentionné, en vue de l'inscrire à l'agenda biennal du Comité pour la période 2022-2023.

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

19.5 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2020-2021, que le Secrétariat avait établi en concertation avec la Présidente, et il a par conséquent invité le C 126 à prendre note du compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats, tel qu'il figure à l'annexe 5.

Résultats du Comité de la simplification des formalités pour la période biennale 2022-2023

19.6 Le Comité a approuvé ses résultats pour la période biennale 2022-2023, tels qu'ils figurent à l'annexe 6, en vue de les soumettre au C 126.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

19.7 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses 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 concertation avec la Présidente, et il a par conséquent invité le C 126 à prendre note de son agenda au-delà de la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 7.

Réunions intersessions

19.8 Le Comité a rappelé la décision qu'il avait prise de constituer un Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes, qui se réunirait du 12 au 14 octobre 2021 et serait chargé d'achever l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL, sous réserve de l'approbation du C 125 (voir le paragraphe 1.7).

19.9 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait approuvé la tenue, en 2021, des réunions intersessions ci-après, que le C 124 avait entérinées :

- .1 la quatrième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir immédiatement après le FAL 45; et
- .2 la cinquième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir au deuxième semestre de 2021,

et il a noté que l'EGDH 5 devait se tenir du 25 au 29 octobre 2021.

19.10 En outre, le Comité a approuvé la tenue, en 2022, des réunions intersessions ci-après du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH), l'une d'elle devant se tenir immédiatement après le FAL 46, dans la mesure du possible, sous réserve de l'approbation du C 126 :

- .1 la sixième réunion de l'EGDH, qui se tiendrait au premier semestre de 2022; et
- .2 la septième réunion de l'EGDH, qui se tiendrait au second semestre de 2022.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 46

19.11 Après avoir examiné les propositions énoncées dans le document FAL 45/WP.3, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour de sa quarante-sixième session, telle qu'elle figure à l'annexe 8. À cet égard, il a décidé également que tous les documents élaborés par le Secrétariat au titre de cette session seraient diffusés auprès du public avant la session (voir également le paragraphe 2.3).

Constitution de groupes de travail et de groupes de rédaction au FAL 46

19.12 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité a prévu de constituer, au FAL 46, des groupes de travail et des groupes de rédaction sur les questions suivantes :

- .1 le commerce électronique;
- .2 les instruments ayant trait à la simplification des formalités;
- .3 d'autres questions relatives à la simplification des formalités; et
- .4 le groupe de rédaction chargé de réviser le texte des amendements à l'Annexe de la Convention FAL.

19.13 Le Comité a décidé en outre que, si besoin était, le FAL 46 pourrait envisager de constituer d'autres groupes de travail ou d'autres groupes de rédaction lorsqu'il examinerait les différents points de l'ordre du jour, et il a chargé le Secrétariat d'établir et de diffuser, en

concertation avec la Présidente et dans des délais suffisants avant la session, le calendrier provisoire du FAL 46, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou des groupes de rédaction qui pourraient être constitués.

Date et lieu de la prochaine session

19.14 Le Comité a noté qu'en raison des incertitudes qui pesaient sur la forme que prendraient les réunions de 2022 (réunions en présentiel ou hybrides), le programme préliminaire des réunions pour 2022 n'était pas encore disponible. Les dates des réunions pour 2022 devraient être publiées peu après le C 125, en juillet 2021.

20 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2022

20.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu à l'unanimité M^{me} Marina Angsell (Suède) Présidente pour 2022. Après avoir noté que M^{me} Hadiza Bala Usman (Nigéria) ne serait peut-être pas en mesure de se présenter en vue sa réélection, le Comité a décidé de reporter au FAL 46 l'élection à la vice-présidence du Comité de la simplification des formalités pour 2022.

21 DIVERS

21.1 Le Comité a rappelé qu'au titre du présent point de l'ordre du jour, le FAL 44 n'avait examiné que des documents relatifs à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la facilitation du trafic maritime et avait reporté l'examen de tous les autres documents à la présente session (FAL 44/21/1, paragraphes 1.16 et 20.1).

Incidences de la pandémie de COVID-19 sur la sécurité de la relève des équipages et autres questions liées à la sécurité

21.2 Le Comité a noté que le FAL 44 avait :

- .1 souscrit à la résolution MSC.473(ES.2) intitulée "Mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID 19"; et
- .2 examiné les suggestions concernant d'éventuels amendements à apporter à l'Annexe de la Convention FAL afin d'assurer la facilitation du trafic maritime en cas d'urgence de santé publique de portée internationale et décidé de renvoyer le document FAL 44/20/5 au Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL.

21.3 Le Comité a rappelé que le MSC 103 avait :

- .1 pris note des faits nouveaux survenus concernant la pandémie, et noté en particulier que, conformément aux instructions du MSC 102, le nouveau module du GISIS consacré à la relève des équipages et au rapatriement des gens de mer était maintenant disponible, ce qui permettrait de notifier et de diffuser des renseignements sur les ports qui facilitaient la relève des équipages et sur les points de contact nationaux chargés de ces questions, comme indiqué dans la lettre circulaire n° 4398 du 8 avril 2021, et que, maintenant que le module était disponible, les circulaires de la série MSC.7, qui permettaient de diffuser lesdits renseignements, ne seraient plus diffusées;

- .2 approuvé le texte révisé de la circulaire MSC.1/Circ.1636 intitulée "Cadre de protocoles recommandé par le secteur en vue de garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19)"; et
- .3 adopté la résolution intitulée "Mesures recommandées pour vacciner les gens de mer contre la COVID-19 à titre prioritaire" et demandé au Secrétariat d'établir un projet de résolution de l'Assemblée regroupant les questions liées à la relève des équipages, à l'accès aux soins médicaux, à la désignation des gens de mer comme "travailleurs clés" et à la vaccination, afin de mettre davantage l'accent sur la pertinence de ces problèmes, aux fins d'examen par le MSC 104 puis d'adoption par l'A 32.

21.4 Le Comité a noté qu'au 28 mai 2021, 60 États Membres et 2 Membres associés de l'OMI avaient informé l'Organisation qu'ils avaient accordé le statut de "travailleurs clés" aux gens de mer (lettre circulaire n° 4204/Add.35/Rev.7) et exhorté les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à désigner les gens de mer comme des "travailleurs clés", sachant qu'il était important qu'ils soient ainsi désignés, notamment pour qu'ils puissent être vaccinés à titre prioritaire.

Priorités thématiques à inclure dans le PICT pour la période biennale 2022-2023

21.5 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait approuvé les priorités thématiques à inclure dans le Programme intégré de coopération technique (PICT) en rapport avec les questions intéressant le FAL pour la période biennale 2020-2021, et que le TC 69 avait ensuite approuvé le PICT pour cette même période biennale sur la base des priorités thématiques qui avaient été arrêtées par les comités et des besoins correspondants des pays en développement.

21.6 Le Comité a examiné les priorités thématiques proposées dans l'annexe du document FAL 45/WP.9 pour la période biennale 2022-2023 dans le cadre de l'assistance technique et du renforcement des capacités, ainsi que de nouvelles priorités thématiques visant à assurer la facilitation du trafic maritime pendant une urgence de santé publique de portée internationale et la dématérialisation de l'interface navire-port.

21.7 Après avoir reconnu la nécessité de tenir compte des besoins particuliers des pays en développement en vue de la ratification et de la mise en œuvre des instruments de l'OMI, le Comité a décidé de modifier la priorité 9 afin d'y inclure une référence aux pays en développement.

21.8 Le Comité a approuvé les priorités thématiques retenues à inclure dans le PICT pour la période biennale 2022-2023, telles qu'elles figurent à l'annexe 9, et a demandé au Secrétariat de les communiquer au Comité de la coopération technique.

21.9 Le Comité a prié instamment les États Membres de s'assurer que leur profil maritime rendait bien compte de leurs besoins d'assistance technique en matière de simplification des formalités et que ces renseignements étaient tenus à jour dans le module pertinent du GISIS.

Étude commerciale de l'ICS sur le protectionnisme dans les économies maritimes (2021)

21.10 Le Comité a accueilli avec satisfaction les renseignements figurant dans le document FAL 45/21 au sujet de l'étude effectuée par l'ICS en vue de recenser les mesures de restriction des échanges que les différents gouvernements avaient mises en place et de présenter différents moyens de réformer la politique commerciale qui conduiraient à la croissance des échanges commerciaux visibles et du PIB réel dans les économies nationales,

et il a invité l'ICS à envisager la possibilité d'utiliser le critère du "guichet unique maritime" dans les futures éditions de l'étude de l'ICS et à tenir le Comité informé de tout fait nouveau.

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

- .1 l'étude de l'ICS sur le protectionnisme dans les économies maritimes présentée au Comité était pertinente car la réduction des obstacles aux échanges était essentielle pour le commerce international;
- .2 l'étude devrait être évaluée plus avant par le Comité, ainsi que par les États Membres, lors de l'examen des réformes de la politique commerciale maritime;
- .3 si certaines délégations appuyaient l'idée que l'Organisation avait un rôle à jouer concernant cette question, d'autres délégations ont exprimé des préoccupations, car il était nécessaire de tenir compte de la compétence exercée par l'OMC en matière de protectionnisme et de réformes commerciales; et
- .4 il était important d'assurer un financement suffisant des initiatives de coopération technique qui permettraient d'accélérer les réformes commerciales et la numérisation.

21.12 Le Comité a pris note des renseignements figurant dans le document FAL 45/21 et des avis exprimés pendant les délibérations, et il a invité les États Membres et les organisations internationales intéressées à soumettre des propositions afin que le Comité puisse examiner la question plus avant.

Gestion des cyber-risques pour les navires et les ports

21.13 Le Comité a examiné le document FAL 45/21/1, dans lequel l'IAPH communiquait des renseignements sur la cybersécurité et les initiatives de gestion des cyber-risques pour les communautés portuaires et annonçait son intention de soumettre des directives sur la cybersécurité dans les ports et les installations portuaires à l'examen du MSC 104.

21.14 Après avoir noté que le MSC 103 avait approuvé, sous réserve d'une décision concordante du Comité FAL, la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1, actualisant la liste des orientations du secteur qui figurait au paragraphe 4.2 des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3), afin d'y ajouter la version récapitulative de la recommandation de l'IACS sur la cyber-résilience (Recommandation 166), le Comité a approuvé également la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes".

Normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage

Directives révisées concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage

21.15 Le Comité a noté que le SDC 6 avait examiné la question de savoir s'il fallait inclure des dispositions relatives à la formation et à la familiarisation du personnel des services de lamanage à terre dans le projet de directives pour l'inspection et l'entretien de l'équipement d'amarrage, avait noté que cette question dépassait le cadre du résultat, et avait invité le Comité de la sécurité maritime à examiner les mesures qui devraient être prises, le cas

échéant, s'agissant de la circulaire FAL existante intitulée "Interface navire/port – Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage" (FAL.6/Circ.11/Rev.1).

21.16 Le Comité a en outre noté que le MSC 101 avait :

- .1 approuvé en principe le projet de circulaire MSC contenant les directives pour l'inspection et l'entretien de l'équipement d'amarrage en vue de l'approuver de manière définitive lorsqu'il adopterait les amendements connexes à la règle II-1/3-8 de la Convention SOLAS, qui devraient prendre effet le 1^{er} janvier 2024; et
- .2 estimé que cette question n'entraîne pas dans le champ d'application de ces directives et invité le Comité FAL à examiner s'il serait nécessaire de considérer des dispositions relatives à la formation et à la familiarisation du personnel des services de lamanage à terre qui pourraient découler des nouvelles directives.

21.17 À cet égard, le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre des propositions de nouveau résultat à la prochaine session du Comité en vue de modifier les Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1), afin d'examiner s'il fallait traiter des dispositions relatives à la formation et à la familiarisation du personnel des services de lamanage à terre à l'aune du projet de directives pour l'inspection et l'entretien de l'équipement d'amarrage.

Enquête relative à l'application de la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1 par les États Membres

21.18 Le Comité a examiné le document FAL 45/21/3, dans lequel l'Arabie saoudite *et al.* communiquaient des renseignements sur un questionnaire d'enquête relatif à l'application de la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1 intitulée "Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage", afin d'assurer un niveau de sécurité maximal pour le personnel participant aux opérations d'amarrage et de désamarrage dans les ports.

21.19 Après avoir pris note du questionnaire sur l'application de la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1 qui figurait en annexe au document FAL 45/21/3, le Comité a encouragé la participation et invité les coauteurs à l'informer des résultats selon qu'il conviendrait, du fait que les résultats de l'enquête pourraient constituer un bon point de départ pour réviser la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1.

Formation, familiarisation et qualifications du personnel à terre exploitant des appareils de levage et des accessoires amovibles

21.20 Le Comité a noté qu'après la finalisation de la circulaire MSC sur les Directives relatives aux appareils de levage, le SSE 7 avait invité le MSC 102 à renvoyer la question de la formation, de la familiarisation et des qualifications du personnel à terre exploitant des appareils de levage et des accessoires amovibles au Comité de la simplification des formalités pour qu'il l'examine et prenne les mesures qu'il jugerait appropriées.

21.21 Le Comité a noté également que le MSC 102 avait approuvé, en principe, un projet de circulaire MSC sur les Directives relatives aux appareils de levage, aux fins d'approbation

définitive au moment de l'adoption des amendements connexes au chapitre II-1 de la Convention SOLAS, et avait renvoyé la question au Comité FAL.

21.22 À cet égard, le Comité a :

- .1 pris note de l'élaboration d'un projet de directives relatives aux appareils de levage, en vue d'informer la communauté portuaire/les ports et terminaux qui utilisaient du matériel de bord en tant qu'appareils de levage des dispositions qui y figuraient; et
- .2 invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre des propositions visant à inscrire un nouveau résultat sur la question de la formation, de la familiarisation et des qualifications du personnel à terre exploitant des appareils de levage et des accessoires amovibles, par suite de l'application des directives susmentionnées, lorsqu'elles prendraient effet, si cela était jugé nécessaire.

Simplification des formalités et contrôle des passagers

21.23 Le Comité a examiné les renseignements communiqués par l'OMD dans le document FAL 44/20 au sujet des initiatives qu'elle avait prises en vue d'élaborer des mesures de simplification des formalités et de contrôle des passagers dans l'environnement maritime en général, et pour les navires de croisière en particulier puis ultérieurement pour les transbordeurs, en ayant recours à des normes et à une méthodologie de transmission applicables aux renseignements préliminaires sur les passagers (API) et aux dossiers passagers (PNR), et à un recueil des meilleures pratiques à l'usage des douanes.

21.24 Le Comité a rappelé sa décision d'inclure un nouveau résultat intitulé "Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime" (paragraphe 19.3).

21.25 Le Comité a noté que le MSC 103, lorsqu'il avait examiné le document MSC 103/9/4 (OMD), avait également prié le Secrétariat d'assister aux réunions du Groupe de travail de l'OMD sur le contrôle et la simplification des formalités des passagers et de faire rapport sur l'évolution des travaux aux prochaines sessions du Comité, ainsi que d'informer le Comité FAL des résultats des délibérations.

21.26 Le Comité a :

- .1 pris note des renseignements communiqués au sujet des initiatives prises par l'OMD en ce qui concernait la simplification des formalités et au contrôle des passagers et en particulier le rapport final sur les navires de croisière (*Cruise Ship Report - Way Forward to Improve Cruise Ship Controls*), notamment l'invitation à envisager de contribuer au recueil des meilleures pratiques à l'usage des douanes élaboré par l'OMD pour s'assurer que les administrations des douanes se familiarisaient avec le Code ISPS;
- .2 invité les États Membres à faire connaître leurs intérêts et pratiques nationaux, notamment pour ce qui était de la coopération et de l'échange d'information avec les entités compétentes, dans le domaine du contrôle des passagers des navires de croisière et les renseignements préalables à l'arrivée aux fins de la sûreté;

- .3 invité les États Membres à envisager de participer régulièrement aux réunions des organes de travail pertinents de l'OMD, en particulier celles du futur groupe de travail de l'OMD sur le contrôle et la simplification des formalités des passagers, dans le cadre duquel des normes et instruments internationaux pertinents seraient élaborés puis publiés, notamment des normes mondiales nouvelles ou actualisées applicables aux renseignements préliminaires sur les passagers et aux données des dossiers passagers et visant à simplifier la soumission de renseignements aux organismes de réglementation avant l'arrivée d'un navire de croisière, qu'il serait envisageable d'étendre à d'autres types de navires; et
- .4 demandé au Secrétariat de l'OMI d'assister aux réunions du Groupe de travail de l'OMD sur le contrôle et la simplification des formalités des passagers et de faire rapport sur l'évolution des travaux à la prochaine session du Comité.

21.27 Le Comité a également examiné le document FAL 45/21/4, dans lequel le Bureau de lutte contre le terrorisme de l'ONU décrivait les travaux qui avaient été menés récemment dans le cadre du Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes concernant la collecte de données sur les voyageurs auprès des opérateurs maritimes, et il a conclu que les renseignements pourraient présenter un intérêt pour les travaux menés au titre du nouveau résultat intitulé "Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime" (paragraphe 19.3), et les États Membres intéressés ont été invités à prendre contact avec le Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes pour obtenir de plus amples renseignements (cttravel@un.org).

Utilisation du transport maritime à des fins commerciales illicites

21.28 Le Comité a examiné le document FAL 45/21/2 (CNUCED), qui remplace le document FAL 44/20/1, au sujet des activités menées par la CNUCED pour réduire l'incidence du commerce illicite, qui a un effet préjudiciable considérable sur l'économie et la société, ainsi que sur la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD).

21.29 Il a noté que la CNUCED envisageait de soumettre au FAL 46 une proposition de nouveau résultat en vue d'élaborer des orientations de l'OMI visant à recenser, à regrouper et à partager les meilleures pratiques et autres instruments pertinents qui pourraient réduire l'activité commerciale illicite qui reposait principalement sur le transport maritime.

21.30 Le Comité a souligné la nécessité de s'assurer qu'un nouveau résultat permettrait de recenser des mesures précises qui ne seraient pas en contradiction avec les instruments internationaux existants. Le Comité a également noté l'avis de certaines délégations selon lequel la notion de commerce illicite telle qu'employée par la CNUCED dans le document FAL 45/21/2 était vaste et qu'il serait nécessaire d'examiner plus avant la portée des travaux relatifs à cette question.

Rôle des Règles de Rotterdam en matière de sécurité et de simplification des formalités

21.31 Le Comité a pris note du document FAL 44/20/2, dans lequel le CMI soulignait le rôle des Règles de Rotterdam dans la réduction des risques d'incendie de conteneurs en exigeant un plus grand échange de renseignements entre les chargeurs et les transporteurs; et en facilitant le commerce électronique, ce qui permettrait au personnel opérationnel d'avoir accès en temps voulu aux renseignements dont il a besoin pour assurer la sécurité des navires.

21.32 Après avoir noté leur incidence positive sur la facilitation du commerce et la sécurité des navires, le Comité a reconnu l'importance des Règles de Rotterdam et a encouragé leur ratification par les États Membres.

Perturbation de la navigation dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch

21.33 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 44/20/3, dans lequel l'Ukraine faisait état de perturbations de la navigation dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch, ainsi que des renseignements communiqués dans le document FAL 44/20/4, dans lequel la Fédération de Russie donnait suite au document présenté par l'Ukraine. Les déclarations de l'Ukraine et de la Fédération de Russie figurent à l'annexe 10.

21.34 Les délégations des États-Unis et du Portugal (au nom des Membres de l'UE) ont fait des déclarations à l'appui de l'Ukraine, dont le texte figure également à l'annexe 10. La délégation du Royaume-Uni et la délégation observatrice de la Commission européenne se sont associées aux déclarations des États-Unis et du Portugal.

Normes professionnelles internationales applicables aux capitaines de port

21.35 Le Comité a examiné le document FAL 44/INF.2, dans lequel l'IHMA présentait les travaux entrepris en vue d'élaborer des normes professionnelles internationales applicables aux capitaines de port, travaux qui consistent notamment à recenser les compétences, les connaissances et le niveau de compréhension nécessaires aux capitaines de port pour travailler efficacement à l'interface navire-port et suivre leur développement professionnel, et il est convenu que la formation normalisée des capitaines de port contribuerait de manière positive à faciliter le trafic maritime en toute sécurité et avec efficacité dans les eaux portuaires.

Rapport sur les mesures réglementaires visant à faciliter l'accès à terre des gens de mer

21.36 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par les États-Unis dans le document FAL 44/INF.3 sur les mesures réglementaires prises pour garantir l'accès à terre des gens de mer et d'autres personnes, telles que les pilotes et les représentants d'associations de gens de mer et de syndicats du secteur, aux installations maritimes réglementées, y compris la mise en œuvre d'un système permettant aux gens de mer ou autres personnes concernées de faire la navette entre les navires amarrés et l'entrée de l'installation portuaire rapidement et sans frais.

Renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires

21.37 Le Comité a noté que le Secrétariat avait diffusé la lettre circulaire n° 3366/Add.1, le 17 juillet 2014, pour rappeler aux États qu'ils devaient communiquer à l'Organisation, dès qu'ils le pourraient, les renseignements demandés à l'annexe de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 (Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires).

21.38 Le Comité a noté que l'Organisation n'avait reçu de réponses que de 22 États Membres et de 1 Membre associé, dont 8 étaient riverains de l'océan Indien, de la mer Arabe, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, et il a invité les États Membres à remplir le questionnaire (MSC-FAL.1/Circ.2) et à l'envoyer au Secrétariat à l'adresse marsec@imo.org en vue de sa diffusion sur le site Web de l'OMI.

Versions révisées des directives et recommandations adoptées par les résolutions FAL

21.39 Le Comité a rappelé qu'après avoir examiné la possibilité d'adopter des versions révisées des directives et recommandations adoptées par des résolutions MSC, mais en conservant la cote initiale, accompagnée de la mention d'une révision, le MSC 101 avait :

- .1 décidé que les amendements aux directives et aux recommandations adoptées par des résolutions MSC pourraient, le cas échéant, être adoptés à l'avenir en tant que versions révisées de ces résolutions, en conservant la même cote, suivie de "/Rev.[...]"; et
- .2 invité les comités à adopter une démarche similaire à l'égard des résolutions relevant de leurs compétences.

21.40 Le Comité a décidé que les versions révisées des directives et recommandations adoptées par des résolutions FAL seraient à l'avenir adoptées en tant que versions révisées de ces résolutions, en conservant la même cote.

Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL et amendements pertinents aux Annexes I, II, V et VI de MARPOL, et au Code technique sur les NO_x, 2008

21.41 Le Comité a noté que le MEPC 74 avait adopté :

- .1 la résolution MEPC.312(74) portant adoption des Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL;
- .2 des amendements aux Annexes I, II et V de MARPOL relatives aux registres électroniques par la résolution MEPC.314(74);
- .3 des amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant les registres électroniques et les règles relatives à l'EEDI à appliquer aux navires à coque renforcée pour la navigation dans les glaces par la résolution MEPC.316(74); et
- .4 des amendements au Code technique sur les NO_x concernant les registres électroniques et les prescriptions relatives à la certification des dispositifs de réduction catalytique sélective, par la résolution MEPC.317(74).

Encourager la coopération entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires

21.42 Le Comité a noté que le MEPC 74 avait adopté la résolution MEPC.323(74) intitulée "Invitation des États Membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de GES provenant des navires", dans laquelle les États Membres étaient invités à promouvoir l'examen et l'adoption par les ports relevant de leur juridiction de mesures visant à faciliter la réduction des émissions de GES provenant des navires, y compris en ce qui concernait une alimentation électrique à terre (de préférence à partir de sources renouvelables); le soutage en toute sécurité et avec efficacité de combustibles durables à faible teneur en carbone et à zéro émission; des mesures d'incitation en faveur d'un transport maritime durable à faible teneur en carbone et à zéro émission; et l'optimisation des escales au port. La résolution contient la notion de la bonne synchronisation de l'arrivée au port des navires, qui est liée aux travaux menés par l'EGDH 1 sur la série de données *Port Logistic Operational Data Related to Just-In-Time Concept*.

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

21.43 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait souscrit à la décision prise par le MSC 99 de diffuser un rectificatif visant à modifier la Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2017 (FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MS.C.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3), pour éviter d'employer deux expressions différentes, à savoir "renseignements sur la stabilité" et "Manuel sur la stabilité à l'état intact".

21.44 Il a noté qu'après avoir examiné le document III 6/8/2 (Secrétariat), qui contenait une liste des ajouts et modifications qui pourraient être apportés à la Liste, l'III 6 avait décidé :

- .1 qu'il fallait rendre compte des amendements aux Annexes I, II et V de MARPOL, tels qu'adoptés par la résolution MEPC.314(74), à l'Annexe VI de MARPOL, tels qu'adoptés par la résolution MEPC.316(74), ainsi que des amendements au Code technique sur les NO_x, 2008, tels qu'adoptés par la résolution MEPC.317(74), afin d'apporter une solution complète à la question des registres électroniques en vertu de MARPOL; et
- .2 de charger le groupe de travail par correspondance chargé de la révision des Directives sur les visites en vertu du système HSSC et la Liste non exhaustive des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code III de poursuivre l'élaboration des amendements à la Liste, en vue de les soumettre aux comités pour approbation, sous forme récapitulative.

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

21.45 Le Comité a noté que le CCC 6 avait décidé qu'un support de formation relatif aux matières radioactives de la classe 7 pourrait être incorporé et amélioré dans le cours type 1.10 existant sur les cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles, lorsque ce cours type serait mis à jour, et avait chargé le Secrétariat de prendre contact avec l'AIEA en vue de mettre au point un modèle d'apprentissage en ligne pour le transport par mer.

21.46 Le Comité a noté que le modèle d'apprentissage en ligne pour le transport par mer était en train d'être examiné par le Comité des normes de sûreté du transport (TRANSSC); que le Secrétariat avait collaboré étroitement avec le Secrétariat de l'AIEA et participé à ses réunions techniques et groupes de travail pour traiter des refus d'expédition des matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG et qu'il serait tenu informé des éventuelles conclusions, selon qu'il conviendrait. S'agissant de l'incorporation d'un support de formation relative à la classe 7 dans le cours type 1.10 existant, le Comité a noté également que le Secrétariat prévoyait d'étoffer les parties concernées lorsqu'une mise à jour aurait lieu, en vue de traiter de manière plus approfondie des difficultés rencontrées concernant l'expédition des matières radioactives.

22 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-CINQUIÈME SESSION

22.1 Le projet de rapport du Comité (FAL 45/WP.1/Rev.1) a été établi par le Secrétariat aux fins d'examen et d'adoption par le Comité, compte tenu des dispositions des Orientations intérimaires visant à faciliter la tenue des sessions à distance des comités pendant la pandémie de COVID-19 (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1).

22.2 Dans ce contexte, au cours de la réunion virtuelle tenue le lundi 7 juin 2021, les délégations ont eu la possibilité de formuler des observations sur le projet de rapport et, par la suite, celles qui souhaitaient formuler des observations au sujet des décisions du Comité ont eu la possibilité de le faire par correspondance jusqu'au 15 juin 2021 à 23 h 59 (UTC+1).

22.3 Après qu'il a été donné suite aux observations reçues de la manière décrite dans le document FAL 45/WP.1/Rev.1/Add.1, le rapport du Comité a été finalisé par le Secrétariat, à la suite de consultations avec la Présidente. La session a été clôturée le 15 juin 2021 à 23 h 59 (UTC+1), conformément à l'article 35 du Règlement intérieur du Comité FAL.

Mesures que les autres organes de l'OMI sont invités à prendre

22.4 À sa cent vingt-cinquième session, le Conseil est invité à titre de mesure urgente, à approuver la tenue d'une réunion intersessions du Groupe de travail sur les navires de surface autonomes au second semestre de 2021 (paragraphe 1.7).

22.5 À sa trente-quatrième session extraordinaire, le Conseil est invité à :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarante-cinquième session, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre, accompagné de ses observations et recommandations, à la trente-deuxième session de l'Assemblée;
- .2 noter la décision de reporter au FAL 46 l'examen des points 3, 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17 et 18 de l'ordre du jour, ainsi que des documents respectivement soumis au titre de ces points (paragraphe 1.6);
- .3 noter les décisions prises au sujet des mesures visant à améliorer l'accès du public à l'information (paragraphe 2.3 et 19.11);
- .4 noter l'approbation des amendements à l'Annexe de la Convention FAL, en vue de leur diffusion conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, aux fins d'adoption au FAL 46 (paragraphe 4.17 et annexe 1);
- .5 noter l'approbation des circulaires suivantes :
 - .1 FAL.5/Circ.42/Rev.1 dans laquelle figure le texte révisé des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (paragraphe 5.14);
 - .2 FAL.2/Circ.132 sur les Directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national (paragraphe 11.6).
- .6 noter la décision de mettre au point un module du GISIS pour remplacer l'annexe A de la circulaire FAL.5/Circ.42, afin de fournir des renseignements actualisés sur le guichet unique maritime et d'autres guichets uniques non maritimes connexes mis en œuvre par les États Membres (paragraphe 5.15.1);
- .7 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6);

- .8 noter la décision du Comité d'inscrire un nouveau résultat à l'agenda biennal 2022-2023 intitulé "Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime" (paragraphe 19.3);
- .9 noter le compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2020-2021 et la liste des résultats du Comité pour la période biennale 2022-2023 (paragraphe 19.5 et 19.6 et annexes 5 et 6, respectivement);
- .10 noter l'agenda du Comité au-delà de la période biennale (paragraphe 19.7 et annexe 7); et
- .11 approuver les réunions intersessions que le Comité a approuvées pour 2022 (paragraphe 19.10).

22.6 À sa cent quatrième session, le Comité de la sécurité maritime est invité à prendre note du rapport du Comité et, en particulier, à :

- .1 noter la décision du Comité de reporter l'examen d'un certain nombre de points de l'ordre du jour, dont certains peuvent présenter un intérêt pour le MSC, tels que les mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, les rapports et les renseignements sur les passagers clandestins, les rapports et les renseignements sur les personnes secourues en mer et l'examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation (paragraphe 1.6);
- .2 noter la décision du Comité de constituer un groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes chargé d'achever les travaux portant sur l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL qui se réunirait au second semestre de 2021, et serait notamment chargé d'identifier les lacunes et thèmes communs à ceux d'autres instruments pertinents de l'OMI pour lesquels l'exercice de définition réglementaire a été achevé (paragraphe 1.7);
- .3 prendre note des échanges de vues au sujet du terme "passager" (paragraphe 4.9 et 4.10);
- .4 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6);
- .5 noter les nouvelles séries de données intéressant les travaux du MSC qui devraient être examinées par l'EGDH en vue de l'inclusion de ces séries au Répertoire de l'OMI par le FAL 46 (par exemple série de données relative à la masse brute vérifiée; série de données relative au Programme d'inspection des conteneurs; série de données relative aux emplacements des postes d'amarrage (S-131 (Infrastructure portuaire maritime)); et série de données relative aux codes des terminaux (code secondaire de l'UN/LOCODE, numéro de l'installation portuaire de l'OMI, codes utilisés par le SMDG, codes des installations du BIC et spécification de produit S-131 de l'OHI)) (paragraphe 6.26 et annexe 2);

-
- .6 noter que le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 un résultat intitulé "Introduction du concept de renseignements préliminaires sur les passagers (API)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime" (paragraphe 19.3);
 - .7 noter que le Comité a approuvé la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes" (paragraphe 21.14);
 - .8 prendre note des échanges de vues au sujet des normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage relatives au texte révisé des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage et aux Directives relatives aux appareils de levage (paragraphe 21.17 et 21.22, respectivement);
 - .9 noter que le Comité a demandé au Secrétariat d'assister aux réunions du Groupe de travail de l'OMD sur le contrôle et la simplification des formalités des passagers et de faire rapport sur l'évolution des travaux aux prochaines sessions du Comité (paragraphe 21.26.4); et
 - .10 noter que le Comité a demandé aux États Membres de remplir et de tenir à jour le Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires (MSC-FAL.1/Circ.2), qui devrait être envoyé au Secrétariat à l'adresse marsec@imo.org en vue de sa diffusion sur le site Web de l'OMI (paragraphe 21.38).

22.7 À sa soixante-dix-septième session, le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre note du rapport du Comité et, en particulier, à :

- .1 noter la décision du Comité de constituer un groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes chargé d'achever les travaux portant sur l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL qui se réunirait au second semestre de 2021, qui serait notamment chargé d'identifier les lacunes et thèmes communs à ceux d'autres instruments pertinents de l'OMI pour lesquels l'exercice de définition réglementaire a été achevé (paragraphe 1.7);
- .2 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6); et
- .3 noter les nouvelles séries de données intéressant les travaux du MEPC qui devraient être examinées par l'EGDH en vue de l'inclusion de ces séries au Répertoire de l'OMI par le FAL 46 (par exemple, la série de données relative à la déclaration sur les eaux de ballast à remplir à l'arrivée) (paragraphe 6.28 et annexe 2).

22.8 À sa soixante et onzième session, le Comité de la coopération technique est invité à prendre note du rapport du Comité et, en particulier, à :

- .1 prendre note des deux initiatives de coopération technique qui avaient été lancées en 2021 par l'OMI pour aider les États Membres à mettre en place des systèmes de guichet unique maritime (paragraphe 5.4);
- .2 prendre note des progrès faits par le Comité concernant les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime, des échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un module du GISIS sur la corruption maritime à l'appui des activités de coopération technique et de la décision de constituer un groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime (section 14); et
- .3 examiner les priorités thématiques retenues à inclure dans le PICT pour la période biennale 2022-2023 (paragraphe 21.8 et annexe 9).

22.9 À sa cent huitième session, le Comité juridique est invité à prendre note du rapport du Comité et, en particulier, à :

- .1 noter la décision du Comité de constituer un groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes chargé d'achever les travaux portant sur l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL qui se réunirait au second semestre de 2021, et serait notamment chargé d'identifier les lacunes et thèmes communs à ceux d'autres instruments pertinents de l'OMI pour lesquels l'exercice de définition réglementaire a été achevé (paragraphe 1.7);
- .2 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6);
- .3 prendre note des progrès faits par le Comité concernant les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime, des échanges de vues au sujet de la proposition visant à créer un module du GISIS sur la corruption maritime à l'appui des activités de coopération technique et de la décision de constituer un groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime (section 14); et
- .4 noter la décision du Comité d'encourager la ratification des Règles de Rotterdam, compte tenu de leur incidence positive sur la facilitation du commerce (paragraphe 21.31 et 21.32).

ANNEXE 1

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL*

Chapitre 1 – Définitions et dispositions générales

A. Définitions

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

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

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

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

Armateur. ~~Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne autre que l'agent maritime agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.~~ Le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel a été confiée la responsabilité de l'exploitation du navire, ainsi que toute autre personne agissant en son nom, autre que l'agent maritime.

Article réglementé. Plante, produit d'origine animale, produit alimentaire ou produit d'origine végétale, compartiment de stockage, emballage, moyen de transport, conteneur, terre et tout autre organisme, objet ou matériau qui peut être porteur d'organismes nuisibles ou de maladies ou en favoriser la propagation, pour lesquels il est jugé nécessaire de prendre des mesures sanitaires et phytosanitaires, en particulier dans le cas des transports maritimes internationaux.

Authentifier. Établir et vérifier l'identité déclarée du pourvoyeur de renseignements.

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

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

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

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

Cargaison. Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les engins de transport qui ne font pas l'objet d'un contrat de transport avec un chargeur, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

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

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

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

~~Déclaration. Renseignements communiqués par voie électronique ou, dans des circonstances exceptionnelles, par voie non électronique, afin de s'acquitter de l'obligation de transmettre les renseignements requis par la norme 2.1.~~

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

- a) permettre l'importation, l'exportation ou le placement sous un autre régime douanier des marchandises à la consommation,
- b) permettre à des personnes d'entrer sur le territoire d'un État, ou
- c) permettre à un navire d'entrer dans un port situé sur le territoire d'un État ou de le quitter.

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

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

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

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

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

Guichet unique. ~~Système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée.~~ Un environnement permettant de fournir ou de communiquer des informations et déclarations normalisées et harmonisées à un seul point d'entrée, généralement par des moyens électroniques.

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

Heure réelle d'arrivée (HRA). Date et heure auxquelles un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

Heure réelle de départ (HRD). Date et heure auxquelles un navire quitte un emplacement, qu'il soit au mouillage ou à quai, dans un port.

Heure prévue d'arrivée (HPA). ~~Heure à laquelle un navire estime qu'il arrivera à la station de pilotage desservant le port ou heure à laquelle il compte arriver à un emplacement précis de la zone portuaire où la réglementation portuaire s'applique.~~ Date et heure auxquelles il est prévu qu'un navire arrivera à un emplacement géographique précis, par exemple un port, un poste de mouillage ou une zone d'embarquement des pilotes située à proximité d'un port.

Heure prévue de départ (HPD). Date et heure auxquelles il est prévu qu'un navire quittera un emplacement géographique précis, par exemple un port, un poste de mouillage ou une zone d'embarquement des pilotes située à proximité d'un port.

Mainlevée. Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

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

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

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

Navire de croisière. Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers ~~participant à un programme collectif et~~ faisant des escales touristiques temporaires,

suyant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe :

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

Objet postal. ~~Correspondance et autres objets~~ Envois de la poste aux lettres et colis, tels que décrits dans les Actes de l'Union postale universelle actuellement en vigueur, confiés par ~~des administrations postales~~ l'exploitant désigné du pays d'origine en vue de leur expédition par navire et destinés à être remis, dans un port touché par le navire, à ~~l'exploitant désigné du pays de destination~~ ~~des administrations postales~~.

~~[Passager. Toutes les personnes à bord autres que le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire.]~~

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

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

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

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

Port. Tout port, terminal/~~installation~~, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement et le déchargement de la cargaison, ~~l'embarquement et le débarquement des passagers~~, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.

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

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

B. Dispositions générales

Compte tenu du paragraphe 2) de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler

nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies et leurs vecteurs ou des organismes nuisibles qui s'attaquent aux humains, aux animaux ou aux végétaux.

1.1 **Norme.** S'agissant des procédures, des formalités et des documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux, les renseignements demandés par les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum. sont limités au minimum nécessaire.

1.1.1 *Inusitée.*

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

Inusitée.

1.3 **Pratique recommandée.** Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants à des fins de sûreté et de prévention du trafic de stupéfiants devraient être efficaces. Ces mesures et procédures, telles que la gestion des risques et le recoupement d'informations, devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux cargaisons, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

C. Systèmes d'échange électronique de l'information

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

1.3ter **Norme.** Les pouvoirs publics qui adoptent ou modifient des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités doivent fournir aux propriétaires de navires et autres parties intéressées les renseignements nécessaires au sujet des exigences de ces systèmes et prévoir une période de transition suffisante avant que l'utilisation de ces systèmes ne soit rendue obligatoire. Une période d'au moins 12 mois doit s'écouler pour que leur utilisation soit obligatoire à compter de la date de l'adoption de ces systèmes/être accordée aux fins de la transition vers un nouveau système, à compter de la date à laquelle toutes les spécifications fonctionnelles et techniques ont été publiées.

Tout nouveau système ou système modifié doit être conçu selon le principe de la neutralité technologique et être compatible avec les autres systèmes.

1.3quater **Pratique recommandée-Norme.** Les pouvoirs publics acceptent, pendant une la période transitoire visée à la norme 1.3ter, accepter que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis par d'autres moyens à la fois sous forme électronique et sur papier.

Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics doivent laisser la possibilité d'utiliser les formats de messages électroniques existants pendant une période qui doit être déterminée en concertation avec les parties concernées.

~~1.3quinquies~~ **Pratique recommandée Norme.** ~~Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre~~ mettent en place des moyens qui permettent d'adresser de communiquer par voie électronique, à un "guichet unique", afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements requis par la norme 2.1 relatifs à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison que requièrent les pouvoirs publics.

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

~~1.3sexies~~ **Norme.** Les pouvoirs publics combinent ou coordonnent la transmission électronique des données requises à l'arrivée, pendant le séjour et au départ des navires, de sorte à s'assurer que les renseignements ne sont présentés ou communiqués qu'une seule fois et qu'ils sont réutilisés le plus possible.

1.4 *Inusitée.*

1.5 *Inusitée.*

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

Inusitée.

~~1.6bis~~ **Norme.** ~~Lorsqu'ils adoptent des systèmes d'échange électronique des données qu'exigent les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison afin de faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger les données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, y compris les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou à d'autres normes agréées au niveau international, comme les normes XML.~~

Pour que les systèmes d'échange électronique de renseignements facilitent l'accomplissement des formalités, les renseignements requis par les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison, doivent être présentés conformément à des normes agréées au niveau international, y compris les règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'Administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT), le modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ou les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation*.

* Se reporter au Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.

1.6ter **Pratique recommandée.** ~~Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient laisser la possibilité d'utiliser les formats de messages électroniques existants en accord avec les parties concernées.~~

Inusitée

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

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

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

1.8 ~~Inusitée.~~ **Norme.** La transmission électronique des renseignements requis doit être acceptée à partir de n'importe quel emplacement, sous réserve que le pourvoyeur de renseignements ait été certifié et authentifié conformément aux prescriptions applicables. Il ne peut être exigé que le pourvoyeur de renseignements soit domicilié dans un territoire qui relève de la juridiction du pays de destination des renseignements.

1.8.1 ~~Inusitée.~~ **Pratique recommandée.** Les renseignements concernant les prescriptions relatives à la certification et à l'authentification devraient être mis à la disposition du public sous format électronique.

1.8.2 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent les déclarations visées par la norme 2.1 lorsqu'elles sont authentifiées d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

D. Trafic-Activités illicites de drogues

1.9 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour leur permettre d'être mieux à même de combattre les activités illicites, y compris, mais sans s'y limiter, la contrebande de drogues et le trafic illicite d'espèces sauvages tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord de l'Organisation mondiale des douanes, sur la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) et sur les directives connexes.

E. Corruption maritime

1.9bis **Norme.** Les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics à évaluer les risques de corruption associés à l'interface navire-terre dans les ports et à les réduire en élaborant et en mettant en œuvre des mesures préventives visant à renforcer l'intégrité, la transparence et la responsabilisation. Les pouvoirs publics coordonnent aussi des efforts visant à détecter les cas de corruption liés aux escales des navires dans les ports, mener des enquêtes sur ces cas et appliquer des sanctions, en faisant appel à la coopération internationale.

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

E.F. Techniques de contrôle

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

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

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

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

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; ~~il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents présentés par le navire qui concernent son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et autres renseignements ne doivent pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.~~ Les renseignements que le propriétaire du navire doit communiquer pour fournir aux pouvoirs publics les renseignements dont ils ont besoin et satisfaire à leurs prescriptions réglementaires sont rassemblées dans les déclarations présentées dans la présente section. La structure des renseignements transmis par voie électronique pourrait ne pas correspondre à la structure de ces déclarations. En particulier, le principe consistant à ne transmettre les renseignements qu'une seule fois et à réutiliser au maximum les mêmes renseignements s'applique dans l'ensemble du chapitre. Les dispositions relatives aux déclarations ne préjugent pas de la méthode utilisée pour mettre les renseignements à la disposition des pouvoirs publics concernés. Le présent chapitre ne doit

pas être interprété comme empêchant les pouvoirs publics de demander la présentation pour inspection de certificats et autres documents devant se trouver à bord concernant son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et d'autres questions connexes, ou des renseignements contenus dans la version électronique de ces documents*.

A. Dispositions générales

2.1 **Norme.** ~~Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux qui sont prévus dans le présent chapitre.~~ Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente convention, de déclarations autres que celles qui sont décrites dans le présent chapitre. Ces déclarations peuvent être transmises séparément ou regroupées et transmises par voie électronique, conformément aux directives sur la mise en œuvre des messages et aux prescriptions du système d'échange électronique des données†.

Les déclarations qui doivent être remises à l'arrivée ou à la sortie des navires ~~documents visés~~ sont :

- a) la déclaration générale
- b) la déclaration de la cargaison
- c) la déclaration des provisions de bord
- d) la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- e) la liste de l'équipage
- f) la liste des passagers
- g) le manifeste de marchandises dangereuses
- h) ~~le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste la~~ déclaration spéciale applicable aux envois postaux telle que décrite dans les Actes de l'Union postale universelle actuellement en vigueur‡
- i) la déclaration maritime de santé, telle qu'elle figure dans le Règlement sanitaire international§
- j) le certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire du navire, ou une attestation de prolongation, tel qu'il figure dans le Règlement sanitaire international**

* Voir la Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2017 (FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSA.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3 et Corr.1).

† Le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, qui se compose du modèle de données de référence de l'OMI et de la série de données de l'OMI, contient les renseignements nécessaires à la transmission de données harmonisées et à l'échange de renseignements par voie électronique.

‡ Se reporter à l'article 20-001 de la Convention postale universelle.

§ Se reporter à l'article 37 du Règlement sanitaire international (2005).

** Se reporter à l'article 39 du Règlement sanitaire international (2005).

- k) les renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS^{††}
- l) les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes énoncés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD
- m) le ~~formulaire~~ document de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire ~~quand il est communiqué à l'Organisation~~*

2.1bis Norme. Aux fins des déclarations mentionnées des points a) à g) de la norme 2.1, les pouvoirs publics n'exigent pas la communication de renseignements autres que ceux qui sont visés à l'appendice 1.

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

2.1.2 Norme. Les pouvoirs publics mettent au point les procédures à suivre pour ~~transmettre~~ communiquer les données préalables à l'entrée et à la sortie du navire, de façon à faciliter le traitement de ces données pour que s'effectuent rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant les personnes.

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

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

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

Inusitée.

2.1.5 Norme. Les pouvoirs publics réutilisent les données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire, lorsque ~~les mêmes renseignements de telles données~~ sont requises lors de procédures ultérieures.

^{††} On trouvera la série normalisée de renseignements liés à la sûreté dans le Guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port (MSC.1/Circ.1305).

* Tel que prescrit dans le Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

B. Contenu et objet des ~~papiers de bord~~ déclarations

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

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

Inusitée.

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

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

Inusitée.

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

Inusitée.

2.3 **Norme.** Sans préjudice de la norme 2.3.4, de la recommandation pratique 2.3.4.1 ou des renseignements préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmis par voie électronique aux fins de l'évaluation des risques par les douanes; La déclaration de la cargaison est le document de base la déclaration standard sur lequel laquelle figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

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

a) à l'arrivée

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

b) au départ

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de déchargement
- pour les marchandises chargées au port en question : identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et

nature des colis; quantité et description des marchandises, ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu

- numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.

Inusitée.

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

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

Inusitée.

2.3.4 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire dule manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés dans la pratique recommandée 2.3.1 et dans la norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu dans la norme 2.3.3. Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, le manifeste du navire, à condition qu'il soit communiqué par voie électronique et contienne au moins les renseignements requis par les pouvoirs publics visés à l'appendice 1 et dans la norme 2.3.2 et qu'il soit authentifié comme prévu dans la norme 1.8.2.

2.3.4.1 **Pratique recommandée.** À titre de variante de la norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire dule document de transport signé ou authentifié comme prévu dans la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si à condition qu'il contienne au moins les renseignements les données requises et identifiées dans laconformément à la pratique recommandée 2.3.1 et à la norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournies par ailleurs et dûment certifiées. Ce document de transport doit être authentifié conformément à la norme 1.8.2.

2.3.5 **Norme.** Les pouvoirs publics admettent que les colis non portés au manifeste qui sont en la possession du capitaine ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément. Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

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

2.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des provisions de bord soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté à cet effet dans ce port.

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

2.5.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment lorsqu'elle est autorisé par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. Aux fins de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage signe ou vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative à ses effets personnels.

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

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

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

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

● ——— dernier port d'escale.

Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, la liste de l'équipage déclarée à l'arrivée au port est acceptée à la sortie à condition qu'elle soit authentifiée conformément à la norme 1.8.2 et qu'elle fasse état de toute modification du nombre ou de la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou indique qu'aucune modification n'est intervenue en la matière durant le séjour au port du navire.

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

Inusitée.

2.6.3 *Inusitée.*

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

Inusitée.

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

2.7.1 *Inusitée.*

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

2.7.3 **Norme.** Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de données que les suivantes :

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

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

Inusitée.

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

Inusitée.

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

Inusitée.

2.8 **Norme.** Le Manifeste de marchandises dangereuses est ~~le document de base~~ la déclaration standard qui fournit aux pouvoirs publics des renseignements concernant les marchandises dangereuses.

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

- ~~_____ nom du navire~~
- ~~_____ numéro OMI~~
- ~~_____ indicatif d'appel~~
- ~~_____ numéro du voyage~~

- État du pavillon du navire
- port de chargement
- port de déchargement
- position d'arrimage
- numéro de référence
- marques et numéros
- numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) de fret
- numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)
- numéro ONU
- désignation officielle de transport/(spécifications techniques)
- classe/(risque(s) subsidiaire(s))
- groupe d'emballage
- renseignements supplémentaires/polluant marin/point d'éclair/etc.
- nombre et type de colis
- masse (kg) ou volume (L)
- fiche de données de sécurité
- agent maritime.

Inusitée.

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

2.10 **Norme.** La déclaration maritime de santé est le document de base la déclaration standard requise par l'autorité les pouvoirs publics autorités compétentes sanitaire du port dans lequel laquelle figurent les données renseignements relatives relatifs à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

La déclaration maritime de santé doit être conforme au Règlement sanitaire international. En outre, conformément au Règlement sanitaire international*, un certificat d'exemption de

* Se reporter à l'article 39 du Règlement sanitaire international (2005).

contrôle sanitaire de navire ou un certificat de contrôle sanitaire du navire, ou une attestation de prolongation, doit être communiqué aux pouvoirs publics pour qu'ils évaluent le risque de maladie à bord du navire.

2.10.1 **Norme.** Le rapport sur les renseignements liés à la sûreté est la déclaration standard qui donne aux pouvoirs publics des renseignements concernant l'état de la sûreté à bord du navire[†].

2.10.2 **Norme.** Le document de notification préalable pour la livraison de déchets à une installation de réception portuaire est la déclaration standard qui donne aux pouvoirs publics des renseignements concernant les besoins du navire en matière de réception de déchets^{*}.

C. Documents d'entrée-Recours à d'autres moyens de notification dans des cas exceptionnels où l'on ne dispose d'aucun moyen de transmettre les renseignements par voie électronique

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

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

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

Dans les cas exceptionnels où il n'est pas possible de transmettre les renseignements par voie électronique, les pouvoirs publics doivent mettre à disposition d'autres moyens de notification

[†] Se reporter à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et au Guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port (MSC.1/Circ.1305).

^{*} Se reporter au Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1) pour les renseignements sur la livraison de déchets au port.

de l'arrivée ou de la sortie d'un navire. Les pouvoirs publics doivent rendre publics les autres moyens de notification disponibles, dans la mesure du possible[†].

D. Documents de sortie

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

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

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

Inusitée.

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

Inusitée.

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

Inusitée.

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

Inusitée.

2.13 ***Inusitée.* Pratique recommandée.** Une liste sur papier dressée par les propriétaires du navire à des fins personnelles devrait être acceptée en lieu et place d'une liste des

[†] Se reporter à l'appendice 2 pour les déclarations que les pouvoirs publics pourraient exiger sous forme imprimée dans des circonstances exceptionnelles.

passagers sur papier, à condition qu'elle contienne au minimum les renseignements requis conformément à l'appendice 1.

Les pouvoirs publics devraient aussi accepter en lieu et place de la déclaration de la cargaison un exemplaire sur papier du manifeste du navire ou des documents de transport, à condition qu'il contienne au minimum les renseignements requis conformément à l'appendice 1.

2.13.1. **Norme.** Si, dans des cas exceptionnels, les pouvoirs publics estiment que la seule option possible pour transmettre les déclarations visées dans la présente annexe est de les transmettre sous forme imprimée, ils doivent accepter les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

ED. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État

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

FE. Établissement des documents déclarations

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

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

Inusitée.

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

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

GF. Erreurs et modifications dans les documents-déclarations : sanctions

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

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

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

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

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

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

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

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

2.24 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, cette document-déclaration ne doit pas contenir de données-renseignements autres que ceux qui sont indiquées dans la pratique recommandée 2.2.2 l'appendice 1 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.

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

2.25bis **Norme.** Les pouvoirs publics au sens du Règlement sanitaire international*, informent le propriétaire de navire aussi longtemps à l'avance que possible, de leur intention d'appliquer des mesures de santé publique au navire, et de fournir par écrit des renseignements, le cas échéant, au sujet des méthodes employées.

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

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

Inusitée.

Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes

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

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

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

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

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

3.3 **Norme.** Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics doivent, immédiatement après vérification, restituer ces documents

* Se reporter à l'article 22 1) d) du Règlement sanitaire international (2005).

et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

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

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

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

3.3.4 Pratique recommandée. Après l'acceptation, sous condition ou non, des passagers et de l'équipage aux fins de vérification et si les personnes concernées sont sous le contrôle physique des pouvoirs publics, ces derniers devraient assumer la responsabilité de leur garde et de leur traitement jusqu'à ce qu'elles soient admises à entrer ou soient jugées non admissibles.

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

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

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

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

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

3.5 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les ~~documents visés~~ déclarations visées dans la

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

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

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

3.7 Norme. Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre la fièvre jaune, les pouvoirs publics acceptent le Certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international. Un voyageur muni d'un certificat de vaccination ou d'un certificat attestant une autre mesure de prophylaxie délivré conformément au Règlement sanitaire international* et qui contient la preuve de la vaccination contre la fièvre jaune ne doit pas être considéré comme suspect, même s'il provient d'une zone dans laquelle l'Organisation a établi qu'il existe un risque de transmission de la fièvre jaune.

La liste des pays et des territoires qui exigent une preuve de la vaccination contre la fièvre jaune et des pays où il existe un risque de transmission de la fièvre jaune peut être consultée sur le site Web public de l'OMS†.

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

* Se reporter au modèle qui figure à l'annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005).

† <https://www.who.int/ith/ith-yellow-fever-annex1.pdf?ua=1>.

Néanmoins, qui constituent un risque imminent pour la santé publique. Cet examen devrait être effectué ~~toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire,~~ conformément à la législation nationale et aux articles pertinents ~~aux dispositions~~ du Règlement sanitaire international[‡].

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

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

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

3.10 ~~[~~**Norme**~~Pratique recommandée.~~ Les documents officiels d'identité qu'un Gouvernement contractant devrait accepter en lieu et place ~~Un~~ d'un passeport, conformément à la pratique recommandée 3.1.1, en tant que document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage, ~~ou~~ sont notamment une pièce d'identité délivré(e) conformément aux conventions pertinentes de l'OIT[§] ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue. ~~constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.]~~

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

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

[‡] Se reporter à l'article 31.2 du Règlement sanitaire international (2005).

[§] Se reporter aux conventions n° 108 et n° 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer.

3.10.2 Norme-Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants sont invités à conclure des accords pour accepter que les gens de mer présentent en lieu et place un passeport, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée. Ces accords peuvent prévoir que les pouvoirs publics acceptent une pièce d'identité de gens de mer en cours de validité notamment dans les cas où les gens de mer doivent se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passagers par un moyen de transport quelconque :

- a) pour rejoindre leur navire ou gagner un autre navire; et
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre leur navire dans un autre pays, ou retourner dans leur pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question.

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

3.10.3 Pratique recommandée. En règle générale, les pouvoirs publics d'un Gouvernement contractant qui reconnaît une pièce d'identité de gens de mer comme pouvant remplacer un passeport ne devraient pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

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

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

3.11.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient :

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que :
 - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
 - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés; et
 - iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;

- b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions :
 - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux; et
 - ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.35 *Inusitée.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils descendent à terre, ces documents devraient se limiter [aux passeports ou, le cas échéant, les pièces d'identité acceptées par les Gouvernements contractants concernés en lieu et place d'un passeport, tel qu'indiqué à ceux] [qui sont énumérés dans la pratique recommandée ~~norme~~ 3.10.

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

Chapitre 4 – Passagers clandestins

A. Principes généraux

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

4.2 **Norme.** Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs, ainsi que les capitaines, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement et de façon sûre les cas d'embarquement clandestin, de sorte et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou soient rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne soient tenus de rester à bord des navires pendant une longue période de temps.

4.2.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics, les ports, les propriétaires de navires ou les capitaines ne devraient verser aucune rémunération, ni aucun autre avantage, à des passagers clandestins autres que l'argent nécessaire à leur sûreté, leur santé générale, leur bien-être et leur sécurité lorsqu'ils sont à bord ou à terre, car cela pourrait les encourager à récidiver et inciter d'autres personnes à tenter de monter à bord de navires.

B. Mesures préventives

4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port

4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux

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

étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les armateurs et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.

4.3.1.2 Pratique recommandée. Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient être au moins équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS^{*}.

4.3.1.3 Pratique recommandée. Tous les passagers clandestins qui sont découverts dans un port alors qu'ils essayent d'embarquer à bord d'un ou de plusieurs navires devraient être signalés aux autorités portuaires, qui informeront les navires se trouvant à proximité. Les navires devraient se conformer aux orientations des autorités portuaires et des autres autorités compétentes en matière d'application des lois.

Toute procédure mise en place devrait l'être de manière à causer une gêne minimale aux navires, et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

4.3.2 Armateur/capitaine

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

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

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

4.3.2.4 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou ne soit hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que cela est possible dans la pratique en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché. Ce type de fouilles devrait être effectué le plus tôt possible, comme indiqué dans le Code ISPS[†], une fois que sont achevées toutes les opérations liées à la cargaison.

4.3.2.5 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants sont invités à veiller à ce que des moyens et techniques ou des mesures non intrusifs appropriés sont utilisés pour détecter les passagers clandestins.

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

† Se reporter au paragraphe 8.9 de la section B du Code ISPS.

4.3.2.6 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient envisager de conclure des accords sur l'échange de renseignements et de meilleures pratiques en matière de détection des passagers clandestins. Il faudrait garantir la confidentialité et l'intégrité des renseignements rassemblés et mis en commun. Il faudrait aussi s'assurer que ces renseignements sont destinés à un usage officiel uniquement. Toutefois, les Gouvernements contractants devraient également envisager de mettre en commun, avec les propriétaires de navires et les autres parties concernées, les renseignements pertinents dans la mesure nécessaire, et selon qu'il convient, pour prévenir les cas d'embarquement clandestin à l'avenir.

4.3.3 Sanctions nationales

4.3.3.1 Pratique recommandée. Lorsqu'il y a lieu, il faudrait inviter les Gouvernements contractants à incorporer dans leur législation nationale des moyens de droit leur permettant de poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et toute personne ou compagnie qui a prêté assistance à un passager clandestin ou un passager clandestin potentiel avec l'intention de faciliter son accès à la zone portuaire, à un navire, à une cargaison ou à des conteneurs.

C. Traitement du passager clandestin à bord du navire

4.4 Principes généraux – Traitement humain

4.4.1 Norme. Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités d'une manière qui soit conforme avec les principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité et la sûreté de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être de l'équipage, des passagers clandestins et de toute autre personne se trouvant à bord.

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

4.5 Travail à bord

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

4.6 Interrogatoire et notification par le capitaine

4.6.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines qu'ils prennent des mesures réalistes pour déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués à l'armateur, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et, si nécessaire, aux ports d'escale suivants.

4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, les capitaines devraient utiliser le document spécifié à l'appendice 3.

4.6.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux propriétaires et aux capitaines de navires autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié ou un demandeur d'asile, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à sa sécurité. Lorsque des passagers clandestins déclarent être des réfugiés ou des demandeurs d'asile, les renseignements concernant la déclaration ou l'intention des passagers clandestins ne doivent pas être communiqués aux autorités publiques de leur pays d'origine ou du pays où ils résident habituellement.

4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale

4.7.1 **Norme.** Les pouvoirs publics Gouvernements contractants doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin dont ils sont informés au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, compte tenu des directives pertinentes de l'Organisation*.

D. Modification du voyage prévu

4.8 **Norme Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et leurs pouvoirs publics ~~doivent~~ devraient demander instamment recommander à tous les armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de ~~donner pour instructions~~ conseiller aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer ~~un ou des plusieurs~~ passagers clandestins découverts à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel ~~le ou les~~ passagers clandestins a ont embarqué, à moins que :

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

Que le navire s'écarte ou non de sa route prévue, le débarquement des passagers clandestins qui déclarent être des réfugiés ou des demandeurs d'asile ne devrait pas être effectué dans (le pays qu'ils ont déclaré comme) leur pays d'origine ou dans tout pays qu'ils ont fui et dans lequel ils affirment être en danger.

E. Débarquement et retour d'un passager clandestin

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

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

* Se reporter aux Renseignements sur les cas d'embarquement clandestin (FAL.2/Circ.50/Rev.3).

4.9.2 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.

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

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

4.10 Ports d'escale suivants

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

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

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

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

4.11.3 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient établir des mécanismes de coopération avec d'autres États, y compris par l'intermédiaire de leurs ambassades, pour déterminer la nationalité des passagers clandestins, de sorte à établir et trancher d'un commun accord les faits réels de chaque cas.

4.12 État d'embarquement

4.12.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État, lorsqu'il a été établi à leur satisfaction que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, doivent

accepter d'interroger les passagers clandestins renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

4.12.1.1 Pratique recommandée. L'autorité désignée du port où ont embarqué les passagers clandestins devrait mener une enquête en vue de déterminer comment les passagers clandestins ont réussi à accéder au navire et envisager de modifier les dispositions en matière de sûreté, selon qu'il conviendra, et devrait ensuite en informer les pouvoirs publics compétents au port de débarquement.

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

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

4.13 État du pavillon

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

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

4.14 Retour des passagers clandestins

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

4.14.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de son statut. En outre,

les pouvoirs publics des pays par lesquels des passagers clandestins doivent transiter pendant leur retour devraient autoriser, le transit par leurs ports et aéroports, sous réserve des visas normalement exigés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale, le transit des passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement.

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

Conformément à la norme 4.6.3, l'État du pavillon ne devrait pas être informé si les passagers clandestins déclarent être des réfugiés ou des demandeurs d'asile, et que l'État du pavillon est le pays (qu'il déclare être son pays) d'origine dans lequel il affirme être en danger.

4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins

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

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

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

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

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

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

A. Dispositions générales

5.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum ~~et prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations~~ et devraient réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires, y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement,

le chargement, le déchargement et l'entretien courant, ainsi que les mesures de sûreté connexes. Ils devraient également prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leurs cargaisons puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

5.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que des dispositions satisfaisantes soient prévues pour le déroulement des diverses opérations en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai : déchargement, autorisation des pouvoirs publics et également, s'il y a lieu, zones franches, installations de stockage, entreposage ou poursuite du transport. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre la zone franche, les installations d'entreposage et le magasin de marchandises et la zone de dédouanement des pouvoirs publics, qu'il convient de situer à proximité des quais, avec, chaque fois que possible, des moyens d'accès facile et de transfert et une infrastructure.

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

5.3bis Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient exiger que le minimum de données nécessaire pour identifier la cargaison qui doit être entreposée aux fins de sa mainlevée ou de sa réexportation ou son importation et devraient utiliser à cette fin, chaque fois qu'ils sont disponibles, les renseignements figurant dans la déclaration préalable à l'arrivée, à condition que cette dernière ait été communiquée dans les délais impartis et qu'elle soit complète.

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

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

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

B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison

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

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

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

5.9 *Inusitée.*

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

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

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

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

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

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

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

5.14.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient faciliter et achever le plus rapidement possible les formalités de transit relatives aux marchandises en provenance d'un autre État et en attente d'embarquement.

C. Conteneurs et palettes

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

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

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

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

D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu

5.19 **Norme.** Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargée au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port ou le sera.

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

E. Limitation de la responsabilité de l'armateur

5.21 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le document de transport ou la copie de celui-ci,

à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

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

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

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

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

A. Généralités

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

6.1.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État qui n'est pas partie à l'Organisation mondiale de la santé animale ni à la Convention internationale pour la protection des végétaux, doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions des normes et règles établies par ces organisations qui intéressent les transports maritimes internationaux.

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

- a) l'échange direct et rapide d'informations sur la santé publique entre des territoires voisins de différents États;
- b) les mesures sanitaires applicables au trafic côtier international et au trafic international dans les eaux sous leur souveraineté ou qui relèvent de leur compétence;
- c) les mesures sanitaires applicables dans des territoires contigus de différents États sur leurs frontières communes;

* Se reporter à l'article 57 du Règlement sanitaire international (2005).

- d) l'organisation du transport des personnes affectées ou des restes humains affectés à l'aide d'un moyen de transport spécialement adapté; et
- e) la dératisation, la désinsectisation, la désinfection, la décontamination ou tout autre traitement conçu pour rendre des marchandises exemptes d'agents pathogènes.

6.3 Pratique recommandée. Lorsque des certificats sanitaires ou phytosanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou de produits alimentaires qui en dérivent ou encore d'autres articles réglementés qui pourraient propager des organismes nuisibles ou des maladies, les demandes d'obtention de ces certificats ou documents présentées par les pouvoirs publics, ainsi que les renseignements qu'ils doivent contenir, devraient être justifiés sur le plan technique, exacts et concis simples et faire l'objet d'une large diffusion. Les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser d'harmoniser ces documents exigences en la matière, y compris la possibilité de communiquer les renseignements requis par voie électronique.

6.4.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle garantir le respect des prescriptions, quelles qu'elles soient, y compris celles du Règlement sanitaire international[†], selon lesquelles une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans tarder par des moyens électroniques à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

6.4.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, les l'autorités sanitaires et phytosanitaires du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une des maladies quaranténaires. Les autorités compétentes sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

6.4.1 Norme. La libre pratique ne peut être refusée, pour des raisons de santé publique, à un navire par les Gouvernements contractants (autorités de santé publique); en particulier, il ne peut être empêché de procéder à l'embarquement ou au débarquement, au déchargement ou au chargement de marchandises ou de ravitaillement, ni d'embarquer du carburant, de l'eau, de la nourriture et des provisions. Les Gouvernements contractants peuvent subordonner l'autorisation de libre pratique à une inspection et, si une source d'infection ou de contamination est découverte à bord, à la désinfection, à la décontamination, à la désinsectisation ou à la dératisation du navire, ou à d'autres mesures nécessaires pour prévenir la propagation de l'infection ou de la contamination.

6.4.2 Pratique recommandée. Sous réserve d'avoir effectué une évaluation des risques sanitaires, les pouvoirs publics peuvent exiger, à l'arrivée ou au départ du navire, l'inspection des bagages, cargaisons, conteneurs, moyens de transport, marchandises, colis postaux et restes humains, sous réserve des accords internationaux applicables et des articles pertinents du Règlement sanitaire international[†], en tenant dûment compte de la pratique recommandée 5.5.

6.5 Norme. Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations et mesures de prophylaxie exigées par les pouvoirs publics

* Se reporter aux articles 28.4 et 28.5 du Règlement sanitaire international (2005).

† Se reporter à l'article 23 du Règlement sanitaire international (2005).

des pays en cause, ainsi que des le modèles de certificats international de vaccination ou attestant l'administration d'une prophylaxie conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisant les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination attestant de l'administration d'une prophylaxie pour en assurer l'acceptation uniforme.

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

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

6.8 **Pratique recommandée.** Afin notamment de garantir l'efficacité du trafic maritime, les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures de quarantaine sanitaire et de quarantaine animale et végétale.

6.8bis **Norme.** Les Gouvernement contractants et les autorités compétentes veillent à ce que les membres de l'équipage des navires qui se trouvent sur leur territoire aient accès à des installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats et qu'ils soient en mesure de reconstituer leur réserve de médicaments pendant une escale du navire.

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

6.9bis **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et les autorités compétentes devraient faciliter le débarquement rapide et efficace des membres de l'équipage pour qu'ils puissent recevoir des soins médicaux dans les installations médicales à terre, y compris l'obtention d'ordonnances médicales, et devraient veiller à ce que cette situation soit gérée efficacement grâce à une bonne communication et à une bonne coopération entre le navire et les autorités compétentes à terre.

6.9ter **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et les pouvoirs publics devraient veiller à ce que les membres d'équipage des navires soient admis rapidement dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et quelle que soit leur nationalité, leurs croyances religieuses ou le pavillon de leur navire et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

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

* Article 22.3 du RSI.

Sauf en cas d'urgence constituant un danger grave pour la santé publique, végétale ou animale, les pouvoirs publics d'un port ne doivent pas, pour une autre raison liée à la santé publique, végétale ou animale, empêcher un navire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son avitaillement.

B. Réponse à une urgence de santé publique de portée internationale*

6.11 **Pratique recommandée.** ~~Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quaranténaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées et lorsqu'il a été satisfait aux prescriptions en matière de certification au moment du déchargement.~~ **Norme.** Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes doivent, dans toute la mesure du possible, permettre aux navires et aux ports de rester pleinement opérationnels, afin de maintenir la pleine fonctionnalité des chaînes d'approvisionnement pendant une urgence de santé publique de portée internationale, conformément au Règlement sanitaire international et à toute recommandation pertinente de l'OMS.

6.12 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient faciliter la poursuite des activités des transports maritimes, et des ports qui relèvent de leur juridiction, de sorte à assurer le transport des cargaisons maritimes, afin que les chaînes d'approvisionnement ne soient pas perturbées et que l'économie mondiale puisse continuer à fonctionner pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

6.13 **Pratique recommandée.** Lorsqu'ils mettent en œuvre des politiques et des mesures visant à protéger la santé publique, les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient également éviter de créer des entraves inutiles aux opérations des navires et des ports, y compris aux déplacements des équipages des navires aux fins de leur relève, de leur rapatriement et de leur voyage, ainsi qu'au fonctionnement plus général des écosystèmes portuaires (terminaux, entrepôts, transport ferroviaire et routier, etc.) pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

6.14 **Pratique recommandée.** Lorsqu'ils mettent en œuvre des politiques et des mesures visant à protéger la santé publique, les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient prendre contact avec les parties prenantes concernées au sein de leurs secteurs maritime et portuaire nationaux pour étudier avec elles les moyens de se coordonner et les dispositions à prendre, et parer à toute éventualité afin de garantir la facilitation continue du commerce maritime, y compris les liaisons entre les ports et l'arrière-pays, pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

6.15 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les navires reçoivent des renseignements pertinents sur les mesures de santé publique appliquées, avant leur arrivée à un port ou à un poste de mouillage situé sur leur territoire, afin qu'ils puissent mettre en œuvre leurs plans et procédures pertinents et fournir les orientations nécessaires à leur équipage.

6.16 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes sont encouragés à fournir aux navires en visite dans les ports ou les mouillages de leur territoire des renseignements concernant l'urgence de santé publique de portée internationale, notamment les mesures de protection de la santé recommandées sur la base d'avis scientifiques ou médicaux (par exemple les mesures standard de prévention des

* Définie et déterminée conformément au Règlement sanitaire international (2005).

infections, l'équipement de protection individuelle (EPI) et les procédures de nettoyage et de désinfection).

6.17 Pratique recommandée. Sans préjudice des articles pertinents du Règlement sanitaire international (2005)*, les Gouvernements et leurs autorités compétentes devraient demander aux capitaines des navires faisant escale dans les ports ou les mouillages de leur territoire de :

- a) signaler à l'autorité compétente du port, le plus tôt possible avant leur arrivée, tout cas de maladie ou de symptôme à bord lié à l'urgence de santé publique de portée internationale, en utilisant la déclaration maritime de santé, conformément au Règlement sanitaire international;
- b) surveiller régulièrement le personnel de bord afin de déceler tout symptôme, lorsque le navire est en visite dans un port ou un mouillage de leur territoire; et
- c) signaler tout changement dans la situation sanitaire du personnel de bord à l'autorité compétente du port.

6.18 Norme. Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes doivent garantir, dans toute la mesure du possible, la sécurité de l'interface navire/terre pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

6.19 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient évaluer les risques qui pourraient se poser pour les navires et les ports pendant une urgence de santé publique de portée internationale et s'assurer que ces risques sont gérés efficacement grâce à une bonne communication et à une bonne coopération entre les autorités compétentes à terre et les navires.

6.20 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient également veiller à ce que les politiques et les mesures visant à protéger la santé publique n'entravent pas la fourniture de services essentiels aux navires, y compris la livraison de provisions, de fournitures ou de pièces de rechange, pendant l'urgence de santé publique de portée internationale.

6.21 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient tenir compte des recommandations de l'Organisation pour ce qui est de garantir, dans toute la mesure du possible, la sécurité de l'interface navire/terre entre le personnel du navire et le personnel à terre.

6.22 Norme. Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes veillent à ce que les travailleurs portuaires et les membres de l'équipage des navires, quels que soient leur nationalité et le pavillon de leur navire, dès lors qu'ils se trouvent sur leur territoire, soient désignés comme des "travailleurs clés" (ou équivalent) assurant un service essentiel pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

* Se reporter aux articles 24, 25, 27 et 28 et aux autres dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005).

6.23 **Norme.** Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes continuent, conformément aux réglementations maritimes internationales pertinentes*, de faciliter la relève de l'équipage des navires, dans toute la mesure du possible, y compris le voyage et le rapatriement des membres de l'équipage, pendant une urgence de santé publique de portée internationale, en application des mesures de santé publique appropriées, et de leur garantir l'accès à un visa conformément à la législation et aux procédures nationales applicables.

6.24 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et leurs autorités compétentes devraient tenir compte des recommandations de l'Organisation† relatives à la facilitation de la relève de l'équipage et du voyage des membres de l'équipage des navires pendant une urgence de santé publique de portée internationale.

Chapitre 7 – Dispositions diverses

A. Soumissions et autres formes de garantie

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

B. Services dans les ports

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

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

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

* Y compris la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

† Se reporter au Cadre de protocoles recommandé par le secteur en vue de garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19) (MSC.1/Circ.1636/Rev.1).

résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

- a) sont conformes à ce tarif;
- b) ne dépassent pas le coût effectif du service fourni; et
- c) sont perçus quels que soient la nationalité, le pavillon, l'immatriculation ou le propriétaire des bagages, cargaisons, conteneurs, moyens de transport, marchandises ou colis postaux concernés.

Le tarif, et toute modification pouvant y être apportée, est publié au moins dix jours avant la perception de tout droit y figurant.

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

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

7.7 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second État.

C. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle

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

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

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

7.9.1 Pratique recommandée. Dans les situations décrites à la norme 7.8, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la présentation des déclarations mentionnées dans la

norme 2.1, sauf, si cela est indispensable, la déclaration générale. Les pouvoirs publics devraient accepter dans ce cas qu'il soit dérogé aux délais fixés pour la présentation des déclarations et à toute sanction applicable à cet égard.

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

D. Commissions nationales de simplification des formalités

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

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

Appendice 1*

Renseignements requis au maximum par les pouvoirs publics aux fins des déclarations (norme 2.1 bis)

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Arrivée ou départ	Case à cocher	Case à cocher	Case à cocher		Case à cocher	Case à cocher	
Date d'authentification	23	10	12	9	18	19	16.1
Lieu d'authentification							16.1
Nom de la personne chargée de l'authentification	23	10	12	9	18	19	16
Fonction de la personne chargée de l'authentification	23	10	12	9	18	19	16
Renseignements sommaires relatifs au voyage	11						
Description sommaire de la cargaison	12						
Description des marchandises composant la cargaison		7					
Volume brut de la cargaison		9					
Poids brut de la cargaison		8					
Code SH de la cargaison		7					
Marques et numéros apposés sur la cargaison		6					7

* Les numéros indiqués dans les colonnes sont les numéros qui ont été attribués aux champs de données correspondants dans les déclarations FAL sur papier.

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Nombre de colis composant la cargaison		7					
Type de colis composant la cargaison (code)		7					
Date de délivrance du certificat d'immatriculation	7						
Numéro du certificat d'immatriculation	7						
Quantité à bord de chaque type d'effets et marchandises de l'équipage				7			
Description des effets et marchandises de l'équipage				7			
Numéro séquentiel des effets et marchandises de l'équipage				3			
Grade et fonction du membre de l'équipage				6	9		
Renseignements supplémentaires sur les marchandises dangereuses							12
Numéro de fiche FS des marchandises dangereuses							15
Point d'éclair des marchandises dangereuses							12
Classe de risque de l'OMI attribuée aux marchandises dangereuses							10

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Type de polluant marin présent dans les marchandises dangereuses (code)							12
Masse des marchandises dangereuses							14
Nombre de colis composant les marchandises dangereuses							13
Type de colis composant les marchandises dangereuses							13
Groupe d'emballage attribué aux marchandises dangereuses							11
Désignation officielle de transport des marchandises dangereuses							9
Numéro de référence du chargeur des marchandises dangereuses							6
Risque subsidiaire présenté par les marchandises dangereuses (code)							10
Spécifications techniques des marchandises dangereuses							9
Numéro GNUM des marchandises dangereuses							8
Volume de marchandises dangereuses							14
Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé	8	10	12	9	18	19	16
Date et heure de départ – réelle	3		3		3	3	

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Date et heure d'arrivée – prévue	3		3		3	3	
Date et heure de départ – réelle	3		3		3	3	
Date et heure de départ – prévue	3		3		3	3	
Dernier port d'escale	6		5		5		
Unité de mesure		7 8 9	6 9	7			12 13 14
Nom et coordonnées de l'agent du navire	8						16
Nom du capitaine	5	4					
Prochain port d'escale	6		5				
Nombre de membres d'équipage	13						
Nombre de passagers	14						
Nombre de personnes à bord			6				
Mention en cas de passager en transit						18	
Port de débarquement des passagers						17	
Port d'embarquement des passagers						15	
Numéro de visa du passager						16	

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Pays de naissance de la personne					12	9	
Date de naissance de la personne					11	8	
Nom de famille de la personne				4	7	5	
Sexe de la personne					13	10	
Prénom de la personne				5	8	6	
Date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage de la personne					17	14	
Pays ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage de la personne					16	13	
Numéro de la pièce d'identité ou du titre de voyage de la personne					15	12	
Type de pièce d'identité ou de titre de voyage de la personne					14	11	
Nationalité de la personne (code)					10	7	
Numéro séquentiel de la personne à bord					6		
Lieu de naissance de la personne (nom)					12	9	
Type de personne					18	19	
Port d'arrivée	2		2		2	2	

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Port de départ	2		2		2	2	
Port de déchargement		5					4
Port de chargement		5					3
Port d'immatriculation			8				
Durée du séjour au port			7				
Précédent port d'escale	11						
Observations	15						
Indicatif d'appel du navire	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
État du pavillon du navire (code)	4	3	4	2	4	4	2
Jauge brute du navire	9						
Numéro OMI du navire	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Indicatif d'appel Inmarsat du navire							
Nom du navire	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Jauge nette du navire	10						
Nom des articles composant les provisions de bord			8				
Lieu d'entreposage à bord des provisions de bord (texte)			10				

Données	Déclaration générale	Déclaration de la cargaison	Déclaration des provisions de bord	Déclaration des effets et marchandises de l'équipage	Liste de l'équipage	Liste des passagers	Manifeste de marchandises dangereuses
Quantité à bord des provisions de bord			9				
Type de navire	1.1						
Position d'arrimage à bord							5
Numéro de contrat de transport		N° de connaissance					
Numéro d'identification du matériel de transport		6					7
Numéro d'identification du véhicule							7
Numéro du voyage	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4

Appendice 2

Déclarations que les pouvoirs publics pourraient exiger sous forme imprimée dans des circonstances exceptionnelles (norme 2.11)

DÉCLARATION GÉNÉRALE (Formulaire FAL 1 de l'OMI)

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

Réservé à l'administration.

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

					Arrivée				Départ				Page n°
1.1 Nom du navire					1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel				1.4 Numéro du voyage	
2. Port d'arrivée/de départ					3. Date d'arrivée/de départ			4. État du pavillon du navire				5. Dernier port d'escale	
6.N°	7. Nom de famille	8.Prénom(s)	9. Grade ou fonction	10.Nationalité	11. Date de naissance	12. Lieu de naissance	13. Sexe	14. Nature de la pièce d'identité	15. Numéro de la pièce d'identité	16. État ayant délivré la pièce d'identité	17. Date d'expiration de la pièce d'identité		
18. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé													

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

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

Page n°

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

APPENDICE 3

Formulaire visant à recueillir des renseignements concernant le passager clandestin, tel que mentionné dans la pratique recommandée 4.6.2

<p>RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE</p> <p>Nom du navire :</p> <p>Numéro OMI :</p> <p>Pavillon :</p> <p>Compagnie :</p> <p>Adresse de la compagnie :</p> <p>Agent au prochain port :</p> <p>Adresse de l'agent :</p> <p>IRCS :</p> <p>Numéro Inmarsat :</p> <p>Port d'immatriculation :</p> <p>Nom du capitaine :</p> <p>RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN</p> <p>Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :</p> <p>Lieu d'embarquement³³ :</p> <p>Pays où a eu lieu l'embarquement :</p> <p>Date/heure de l'embarquement :</p> <p>Destination finale prévue :</p> <p>Raisons que le passager clandestin a données pour expliquer son embarquement à bord du navire³⁴ :</p> <p>Nom :</p> <p>Prénom(s) :</p> <p>Nom sous lequel le passager clandestin est connu :</p> <p>Sexe :</p>	<p>Date de naissance :</p> <p>Lieu de naissance :</p> <p>Nationalité revendiquée :</p> <p>Domicile :</p> <p>Pays d'origine :</p> <p>Type de pièce d'identité, par exemple : N° du passeport : N° de la carte d'identité : ou n° du livret d'instruction maritime :</p> <p>Le cas échéant, Date de délivrance : Lieu de délivrance : Date d'expiration : Délivré par :</p> <p>Photographie du passager clandestin :</p> <div data-bbox="863 1137 1094 1352" style="border: 1px solid black; text-align: center; width: 145px; height: 96px; margin: 5px 0;"> <p>Photographie</p> </div> <p>Description physique générale du passager clandestin :</p>
<p>Première langue :</p> <p>Parlée :</p> <p>Lue :</p> <p>Écrite :</p>	<p>Autres langues :</p> <p>Parlées :</p> <p>Lues :</p> <p>Écrites :</p>

³³ Indiquer des renseignements concernant le port, le poste à quai et le terminal.

³⁴ Si le passager clandestin déclare être réfugié ou demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à 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 possessions du passager clandestin :

3) ——— Déclaration faite par le passager clandestin :

4) ——— Déclaration faite par le capitaine (y compris toute observation 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

LISTE DES SÉRIES DE DONNÉES PRIORITAIRES DE L'EGDH

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
Information on ship certificates (according to FAL.2/Circ.131)	Minimum data set covering high-level information on ship certificates and documents as set out in FAL.2/Circ.131. IACS REC 75 data included in IMO Reference Data Model	1	Administrative data FAL.2/Circ.131 B2G	Submission pending /done	EGDH 2/4 EGDH 2/4/1 EGDH 2/4/2 EGDH 3/3
				Data set pending /agreed	EGDH 3
				Modelling pending /done	April/May 21 Not finished
				Approved by	
Ship reporting system (resolution A.851(20))	Data elements found in resolution A.851(20) on ship reporting systems and ship reporting requirements.	1	Administrative data resolution A.851(20) B2G	Submission pending /done	EGDH 2/5 EGDH 2/INF.2
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
IMO environmental information (e.g. waste delivery, information on bunker, ballast water and emissions) (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	Data set related to Ballast Water Arrival Reporting (FAL 45/INF.2)	21	Administrative data	Submission pending /done	EGDH 4/3
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
Information on specific shipping conditions (FAL 43/7/3)	N/A	2	N/A	Submission pending /done	
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
IMO safety information (e.g. ship particulars) (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	Information related to "Class and Statutory data exchange" IACS proposed data set on ship registry and company details	2	Administrative data Ship Class and Statutory Data B2G	Submission pending /done	EGDH 2/8 EGDH 2/4/2
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
IMO safety information (e.g. ship particulars) (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	Data set related to Verified Gross Mass (FAL 45/INF.2)	2		Submission pending /done	EGDH 4/5
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
IMO safety information (e.g. ship particulars) (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	Data set related to Container Inspection Programme (FAL 45/INF.2)	2		Submission pending /done	EGDH 4/5
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
Audits and surveys	IACS proposed data set on audits and surveys	2	NA	Submission pending /done	EGDH 3/12
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
Port State control inspection history data	Port State control (PSC) is the inspection of foreign ships in national ports to verify that the condition of the ship and its equipment comply with the requirements of relevant international conventions and that the ship is crewed and operated in compliance with these rules. PSC inspections are intended to provide assistance to flag State Administrations in securing compliance of the ship and sharing their history provides a record which would streamline the calculation of vessel risk factors and facilitate States in prioritizing targeted inspections of high-risk vessels.	2	NA	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Notice of Hazardous Condition	<i>Hazardous condition</i> means any condition that may adversely affect the safety of any vessel, bridge, structure or shore area, or the environmental quality of any port, harbour or navigable waterway of the United States. It may, but need not, involve collision, allision, fire, explosion, grounding, leaking, damage, injury or illness of a person aboard, or manning shortage.	2	Operational Data B2G, B2B	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Port logistic operational data FAL 45/6/7	"Data set on berth locations (S-131 (Marine Harbour Infrastructure))" Information supporting berth-to-berth route planning FAL 45/6/7	2	Operational and administrative data B2B and B2G	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
Terminal codes (Child code of UN/LOCODE, IMO Port facility number, SMDG, BIC facility codes and IHO S-131 product specification”)	N/A	2	N/A	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Added cargo details on dangerous goods (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	N/A	2	N/A	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Information regarding Maritime Services 1, 2, 3 in the context of e-navigation and IALA S210	N/A	2	N/A	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Other persons on board	Information related to special personnel on board ships	2	N/A	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	
Ship Safety Information (FAL 43/7/3)	N/A	3	N/A	Submission pending/ done	
				Data set pending/ agreed	
				Modelling pending/ done	
				Approved by	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
Added cargo details at consignment level (FAL 43/INF.3; FAL 43/7/1)	N/A	3	N/A	Submission pending /done	
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
Notice of readiness	N/A	3	N/A	Submission pending /done	
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
Completed data sets					
Maritime Declaration of Health (FAL 43/INF.3)	Form filled in by the ship master to report to the port health administration an illness or an outbreak occurring on board a ship as mandated by the FAL Convention	1	Administrative data FAL Convention B2G	Submission pending /done	EGDH 1/5
				Data set pending /agreed	EGDH 1
				Modelling pending /done	FAL 44/5/1
				Approved by	FAL 44
Port Logistics Operational Data related to JIT Concept (FAL 43/INF.3)	Minimum data set relevant to the data exchange in port calls necessary to implement the JIT Arrival concept from MEPC.323(74)	1	Operational data MEPC.323(74) B2B and B2G	Submission pending /done	EGDH 1/7
				Data set pending /agreed	EGDH 1
				Modelling pending /done	FAL 44/5/1
				Approved by	FAL 44

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
Stowaways (e.g. according to the FAL Convention, Recommended Practice 4.6.2)	Form of stowaway details referred to in Recommended Practice 4.6.2. (Appendix 3, FAL Convention)	1	Administrative data FAL Convention B2G	Submission pending /done	EGDH 1/6
				Data set pending /agreed	EGDH 3
				Modelling pending /done	FAL 45/6/2
				Approved by	FAL 45
Acknowledgement receipt(s) (FAL 44/7)	Message patterns, data exchanges and messaging management information (MMI). Data set related to acknowledgement receipt(s) from the "receiver" to inform the "sender".	1	Message exchange data B2B and B2G	Submission pending /done	EGDH 2/3 EGDH 1/9
				Data set pending /agreed	EGDH 2
				Modelling pending /done	FAL 45/6/2
				Approved by	FAL 45
Port logistic operational data and real-time data (e.g. International Harbour Masters' Association (IHMA) Functional definitions for nautical port information)	Port logistics operational data and real-time data such as maritime services time stamps which are important for the implementation of JIT	2	Operational data MEPC.323(74) B2B and B2G	Submission pending /done	EGDH 2/7
				Data set pending /agreed	EGDH 3
				Modelling pending /done	FAL 45/6/2
				Approved by	FAL 45

ANNEXE 3

MANDAT DU GROUPE D'EXPERTS DE L'OMI SUR L'HARMONISATION DES DONNÉES (EGDH)

Le Comité a approuvé le mandat ci-après du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données :

- 1 poursuivre les travaux relatifs à la mise à jour du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
- 2 examiner les séries de données en se fondant sur la liste prioritaire et en traitant en priorité les séries de données ayant le degré de priorité 1;
- 3 actualiser la liste des séries de données prioritaires;
- 4 transmettre, le cas échéant, des renseignements au Sous-comité NCSR sur les travaux en cours; et
- 5 soumettre un rapport pour qu'il puisse être examiné par le Comité de la simplification des formalités.

ANNEXE 4

PROCÉDURES DE TRAVAIL DE L'EGDH

Rôle de l'EGDH

1 L'EGDH se réunit deux fois par an durant l'intersession et établit des séries de données que le Comité FAL examine et approuve en vue de les inscrire dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

2 L'EGDH passe en revue son mandat. Le Comité FAL approuve le mandat qui sera confié à l'EGDH en vue des deux réunions annuelles de l'EGDH.

Liste des séries de données prioritaires devant être examinées par l'EGDH

3 L'EGDH n'examine que les séries de données qui figurent dans la liste des séries de données prioritaires approuvée par le Comité FAL.

4 Les séries de données sont proposées à l'EGDH par les États Membres et les organisations internationales sous le point de l'ordre du jour "Révision de la liste des séries de données prioritaires".

5 L'EGDH affecte une priorité (1 à 3) à chaque série de données en fonction du degré d'urgence attribué au traitement de la série de données. Le Comité FAL approuve la liste des séries de données prioritaires et peut y inscrire des séries ou en supprimer.

6 Pour suivre les progrès réalisés par l'EGDH, la liste des séries de données prioritaires comprend les renseignements suivants :

- .1 le nom de la série de données et la référence au document FAL dans lequel est présentée la série de données;
- .2 la description de la série de données;
- .3 la priorité affectée à la série de données (1-3);
- .4 des critères descriptifs tels que "données administratives ou opérationnelles"; "découlant de la Convention FAL ou d'autres instruments"; et "B2G et/ou B2B"; et
- .5 l'état d'avancement des travaux : "série non soumise/soumise"; "série en attente/approuvée"; "modélisation en attente/effectuée"; "approuvée par".

Examen des séries de données par l'EGDH

7 L'EGDH examine une série de données en se fondant sur une demande détaillée qui concerne des éléments de données. Les champs à fournir pour chaque élément de données sont décrits à l'appendice. La demande devrait également comprendre la description de la séquence des échanges de données lorsqu'elle est connue.

8 Le Comité FAL approuve les séries de données établies par l'EGDH en vue de leur inscription dans le Répertoire.

Modélisation et corrélation des séries de données

9 La modélisation de nouvelles séries de données et leur corrélation avec les principales normes ont lieu après chaque session de l'EGDH. Ces tâches sont effectuées par les principales organisations partenaires (OMD, ISO et Commission économique pour l'Europe) et les États Membres et organisations internationales qui y contribuent. La modélisation d'une série de données ne commence qu'après que l'EGDH a finalisé la série de données.

10 Des renseignements actualisés sur l'état de la modélisation et de la corrélation des séries de données sont communiqués à la session suivante de l'EGDH au titre du point de l'ordre du jour "Divers" ou directement au Comité FAL au moyen d'une demande officielle.

Mise à jour du Répertoire de l'OMI

11 Dans le cadre de la mise à jour du Répertoire, les États Membres et les organisations internationales peuvent demander la modification ou la mise à jour du modèle de données de référence de l'OMI, au titre du point de l'ordre du jour "Divers" de l'EGDH. Il est inutile de présenter une demande officielle à l'EGDH en cas de compatibilité ascendante de la modification proposée. La compatibilité ascendante d'une modification signifie que cette dernière n'a pas d'incidence sur d'autres parties du modèle et que les systèmes existants peuvent continuer à fonctionner (par exemple la mise à jour d'une liste de codes).

12 L'EGDH établit les demandes de mise à jour aux fins d'approbation par le Comité FAL, qui met à jour en conséquence le Répertoire.

ANNEXE 5

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

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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		Aucun travail n'a été confié au Comité	Aucun travail n'a été confié au Comité	
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		Aucun travail n'a été confié au Comité	Travaux achevés	
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.7	Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes	2022	FAL			Travaux en cours	Travaux différés	MSC 98/23, paragraphe 20.2.11; FAL 43/20, paragraphe 17.1
Notes : En raison de la pandémie de COVID-19, le MSC 102 a reporté l'examen de cette question au MSC 103, qui se tiendra en 2021, et a donc reporté l'échéance des travaux à 2021. Le FAL 44 a reporté l'examen au FAL 45 en 2021. Le FAL 45 a reporté l'examen au FAL 46 en 2022 et a accepté de reporter l'échéance des travaux à 2022.									

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.11	Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation	2022	MSC	FAL/NCSR		Travaux en cours	Travaux différés	FAL 43/20, paragraphe 7.21; MSC 101/24, paragraphes 11.10 et 11.11; résolution MSC.467(101); MSC.1/Circ.1610
Notes : Après avoir achevé les travaux d'élaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation, et reconnu qu'il fallait établir un processus d'examen continu des descriptions des services maritimes et harmoniser les services connexes, le MSC 101 a souscrit à la demande du NCSR 6 de modifier l'intitulé de ce résultat, "Élaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes", de sorte qu'il se lise "Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation", en fixant à 2021 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Le MSC 101 a noté aussi que le FAL 43 avait décidé qu'il devrait participer aux travaux relatifs à ce résultat en tant qu'organe associé (FAL 43/20, paragraphes 7.21 à 7.23). Le FAL 45 a reporté l'examen au FAL 46 en 2022 et a accepté de reporter l'échéance des travaux à 2022.									
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT en ce qui concerne les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Aucun travail n'a été confié au Comité	Aucun travail n'a été confié au Comité	MEPC 72/17, section 12; MEPC 73/19, section 13; MEPC 74/18, section 12
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	Travail continu	FAL 39/16, paragraphe 13.4.1

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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	5.7	Recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime	2022	FAL				Travaux différés	
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.8	Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique	Travaux continus	FAL			Travail continu	Travail continu	FAL 41/17, paragraphe 14.1; FAL 42/17, paragraphe 14.5. L'échéance des travaux a été reportée à 2021. Le Comité de la simplification des formalités a décidé que ce résultat devrait faire l'objet de travaux continus (FAL 43/20, paragraphe 7.11.4).
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 au moyen du guichet unique maritime	2022	FAL			Travaux en cours	Travaux différés	FAL 41/17, paragraphe 14.3

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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	5.10	Examen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL	2023	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	FAL 42/17, paragraphe 14.1
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.11	Élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)	2022	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	FAL 42/17, paragraphe 14.6
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.12	Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national	2022	FAL			Travaux en cours	Travaux achevés	FAL 42/17, paragraphe 14.8
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.13	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2022	MSC/ FAL/LEG			Travaux en cours	Travaux différés	FAL 41/17, paragraphe 7.15; MSC 98/23, paragraphe 16.14; FAL 43, paragraphe 10.7; MSC 101/24, paragraphe 19.8
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.14	Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux	2023	FAL				Travail continu	FAL 44/21/1, paragraphe 18.4

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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	5.15	Élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port	2023	FAL			Travaux en cours	Travaux en cours	FAL 44/21/1, paragraphe 18.7
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement, à la facilitation, à la responsabilité et à l'indemnisation	Travaux continus	MSC/MEPC/FAL/LEG	III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR		Travail continu	Travail continu	MSC 76/23, paragraphe 20.3; MSC 78/26, paragraphe 22.12
Notes : L'A 28 a élargi la portée de ce résultat pour qu'il inclue toutes les propositions d'interprétations uniformes des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement.									
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 reportés	Travaux reportés	
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	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	Travail continu	
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.9	Révision des documents sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2021	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travaux achevés	Travaux reportés	

Comité de la simplification des formalités (Comité FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de 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
OW. Autres travaux	OW 13	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour 2020-2021 acceptées par les comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés	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	2021	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours	Travaux achevés	C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5
OW. Autres travaux	OW 24	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/ recommandations pertinentes	2021	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux en cours	Travaux achevés	C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5

ANNEXE 6

LISTE DES RÉSULTATS DU COMITÉ FAL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS						
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
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	
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	
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.7	Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes	2022	FAL		
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.11	Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation	2022	MSC	FAL/NCSR	
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT en ce qui concerne les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG	
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		

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS						
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.7	Recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime	2022	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.8	Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique	Travaux continus	FAL		
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 au moyen du guichet unique maritime	2022	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.10	Examen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL	2023	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.11	Élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)	2022	FAL		
[5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.12	Élaboration de directives pour la création d'un mécanisme permettant de mesurer l'application de la Convention FAL à l'échelon national	2022	FAL]		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.13	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2022	MSC/FAL/LEG		

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS						
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.14	Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux	2023	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.15	Élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port	2023	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	[..]*	Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à faciliter le trafic maritime international	2023	FAL		
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	[..]* NOUVEAU	Introduction du concept API/PNR dans le transport maritime	2023	FAL		
6. Assurer l'efficacité de la réglementation	6.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement, à la facilitation, à la responsabilité et à l'indemnisation	Travaux continus	MSC/MEPC/ FAL/LEG	III/PPR/CCC/ SDC/SSE/NCSR	
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		
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	
7. Assurer l'efficacité de l'Organisation	7.9	Révision des documents sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2023	Conseil	MSC/MEPC/FAL/ LEG/TCC	

* Le Conseil décidera en temps voulu du numéro de ce résultat.

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS						
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)
OW. Autres travaux	OW 13	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour 2022-2023 acceptées par les comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	
OW. Autres travaux	OW 23	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2023	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil
OW. Autres travaux	OW 24	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	2023	Assemblée	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Conseil

ANNEXE 7

AGENDA DU COMITÉ 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
165	2018-2019	5	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL	FAL			2	FAL 43/20, paragraphe 5.7

ANNEXE 8

LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISoire DE LA QUARANTE-SIXIÈME SESSION DU COMITÉ¹

Ouverture de la session

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

Réexamen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL

Application du principe du guichet unique

Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, 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 au moyen du guichet unique maritime

Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation

Élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port

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

Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

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

Recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime

Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes

Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux²

Introduction du concept API/PNR dans le transport maritime²

Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à faciliter le trafic maritime international

Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime

Relations avec d'autres organisations

¹ La liste des questions inscrites à l'ordre du jour pourrait être revue à un stade ultérieur en fonction des documents reçus et du temps disponible.

² Sous réserve de l'aval du Conseil.

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 2023

Divers

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

ANNEXE 9

PRIORITÉS THÉMATIQUES RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL QU'IL EST PROPOSÉ D'INCLURE DANS LE PICT POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2022-2023

- 1 Renforcer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation du commerce, conformément au Plan stratégique de l'Organisation.
- 2 Promouvoir une plus large acceptation de la Convention FAL, ainsi que les avantages de son application effective et efficace, aux fins de la facilitation du trafic maritime international.
- 3 Contribuer au renforcement des capacités des États Membres, en ce qui concerne les responsabilités et les normes de qualité découlant de la Convention FAL.
- 4 Soutenir les États Membres dans la mise en place de systèmes d'échange électronique de l'information afin de se conformer à la norme 1.3*bis* de la Convention FAL et de contribuer à la fois à la facilitation du trafic maritime et à la décarbonisation du transport maritime et des ports.
- 5 Soutenir les États Membres pour introduire le concept du guichet unique dans les procédures d'accomplissement des formalités dans les ports, conformément à la Pratique recommandée 1.3*quinquies* de la Convention FAL.
- 6 Promouvoir l'utilisation de normes internationales dans les systèmes d'échange électronique de données entre les ports et les parties prenantes du transport maritime, conformément au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, afin de garantir leur interopérabilité.
- 7 Améliorer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte d'une crise pandémique, en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, et conformément aux normes et pratiques recommandées dans la section 6 de la Convention FAL sur la santé publique et la quarantaine.
- 8 Aider les États Membres à résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent les passagers clandestins, les migrants et les réfugiés secourus en mer.
- 9 Promouvoir la ratification anticipée et l'application effective des instruments de l'OMI, tout en tenant compte également des besoins spécifiques des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement (PEID) et, en particulier, des besoins de l'Afrique en matière de transport maritime.

ANNEX 10

STATEMENTS BY DELEGATIONS¹

AGENDA ITEM 21

Statement by the delegation of Ukraine

"Madam Chair,

This delegation would like to respond to the comments made by the Russian Federation in document FAL 44/20/4 and to provide an update of the information submitted by Ukraine as there was a huge time gap between the discussion of this issue by the Committee.

Madam Chair, Distinguished delegates,

The Russian Federation continues the malicious practice of violating the sovereign rights of Ukraine on an integral part of our territory, specifically in the maritime areas adjacent to the Autonomous Republic of Crimea, temporarily occupied by Russia, as well as of interfering with the freedom of navigation in the Kerch Strait and the Sea of Azov.

The construction and opening of the bridge across the Strait, imposition of unilateral illegal restrictions, limiting the dimensions of vessels that may pass through it, followed by the harassment of commercial vessels in the Kerch Strait and the Sea of Azov – all these activities of the Russian Federation are aimed at disrupting of international navigation in the region for Ukrainian and foreign ships.

Despite the overwhelming international condemnation, including within the framework of the United Nations and the IMO, the Russian Federation refuses to discontinue its illegal actions. During 2020-2021 the situation continues to deteriorate, lately linked to the attempted suspension the right of peaceful passage in maritime areas around Crimea, announced by Russia on April 16, this year. For the above-mentioned period there were 1696 cases of illegal stoppages of ships passing the Kerch Strait which were heading to/from Ukrainian seaports of Mariupol and Berdiansk.

By contrast, the vessels bound for Russian Federation's ports have not been affected.

In many cases, the commercial vessels have been subjected to multiple unreasonable inspections on their way to and/or returning from these ports with critical export cargoes, which resulted in significant delays – from average 2 days waiting time up to one week or more (max 239 hours), and attendant losses.

Despite all the statements of the Russian Federation about the dependence of these figures on seasonal conditions or the limited capacity of the Kerch-Yenikale Canal, the causes of the problems are artificially created by the occupation administration of the Russian Federation in Crimea.

¹ 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).

Madam Chair,

The Russian Federation's actions constitute a blatant violation of the right to freedom of navigation guaranteed by international law.

Discriminatory inspections of commercial vessels bound for Ukraine's seaports are inconsistent with Russia's fundamental obligations under UNCLOS, FAL Convention as well as bilateral agreements between Ukraine and Russia.

They have a dramatic impact on socio-economic situation in region suffering from the Russian belligerent occupation. They also inflict significant costs to the crews, shipowners / operators, as well as flag States of the commercial vessels that Russia has harassed.

The major victims of Russia's illegal acts are ships flying flags of Panama, Liberia, Malta, Turkey, Moldova, Bulgaria, Palau and many others.

Ukraine calls on all flag States and shipowners that have suffered losses as a result of the actions of the Russian Federation not to ignore these cases, providing relevant reports to the IMO, and to put pressure on Russia to fulfil its international obligations.

On its part, Ukraine also urges Russia to adhere to the demands of UN General Assembly resolution 75/29 of 7 December 2020 and to guarantee lawful exercise of navigational rights and freedoms in the Sea of Azov and the Kerch Strait in accordance with applicable international law.

I thank you, Madam Chair, and kindly request the inclusion of this statement as an annex to the Committee's report."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"«Уважаемая, г-жа Председатель!

Российская Федерация в очередной раз подчеркивает необоснованность обвинений, включенных в документ Украины FAL44/20/3. Хотелось бы отметить, что данный вопрос неоднократно поднимался украинской стороной на заседаниях различных органов ИМО, и их соответствующие решения, свидетельствуют о едином понимании делегаций относительно недопустимости политизации работы Организации. При этом настойчивые попытки вынесения на рассмотрение Комитета исключительно политических вопросов, а также недобросовестное толкование позиций различных органов ИМО, в том числе Ассамблеи ИМО, крайне контрпродуктивны – помимо того, что они целенаправленно порочат репутации одного из членов ИМО путем введения в заблуждение всех членов Организации, такие действия наносят ущерб работе Комитета, отвлекая внимание и бесценное время на сюжеты, не относящиеся ни к его компетенции, ни к компетенции Организации.

Подобные действия не могут интерпретироваться иначе как очередная попытка политизировать и осложнить работу ИМО, особенно в свете существенной рабочей нагрузки на все Комитеты и Подкомитеты ИМО в условиях пандемии.

Хотели бы также отметить, что на FAL-43 российская делегация аргументированно ответила на выдвинутые обвинения и домыслы, используя необходимую статистическую и фактологическую информацию, а также ссылки на релевантные международно-правовые действующие двусторонние и многосторонние инструменты.

Ради экономии времени мы не будем вдаваться в детали, всю информацию в отношении обеспечения безопасности мореплавания в Крыму можно найти в нашем документе, а также в иных документах ранее представленных Российской Федерацией по данному вопросу.

Спасибо»

(English translation of the statement)

"Dear Madam Chair,

The Russian Federation once again underscores the groundlessness of the accusations contained in document FAL44/20/3 submitted by Ukraine. We would like to note that this issue has been repeatedly raised by the Ukrainian side at meetings of various IMO bodies, and the respective decisions of those bodies indicate a common understanding among delegations regarding the inadmissibility of politicization of the Organization's work. However, persistent attempts to bring purely political issues before the Committee, as well as unfair interpretation of the positions of various IMO bodies, including the IMO Assembly, are highly counterproductive; aside from intentionally tarnishing the reputation of one IMO member by misleading all members of the Organization, such actions damage the work of the Committee, diverting attention and invaluable time to subjects that are neither within its remit nor within the remit of the Organization.

Such actions cannot be interpreted other than as yet another attempt to politicize and complicate the work of IMO, especially in light of the significant workload of all IMO committees and sub-committees in the context of the pandemic.

We would also like to note that at FAL 43 the Russian delegation responded in a reasoned manner to the accusations and speculations made, using the necessary statistical and factual information, as well as references to the relevant international legal instruments in force, bilateral and multilateral.

For the sake of time, we will not go into detail; all information regarding the safety of navigation in Crimea can be found in our document, as well as in other documents previously submitted by the Russian Federation on this issue.

Thank you."

Statement by the delegation of Portugal (on behalf of the EU members)

"Madam Chair , distinguished delegates,

More than six years on from the illegal annexation of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol by the Russian Federation, the European Union remains firmly committed to Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

The European Union reiterates that it does not recognise and continues to condemn this violation of international law. It remains a direct challenge to international security, with grave implications for the international legal order that protects the unity and sovereignty of all states.

Moreover, the European Union condemns the lengthy Russian inspection regime for cargo vessels coming from Ukraine's ports in the Azov Sea or heading towards them and the hindrance to shipping that Russia's construction of the Kerch Bridge between the Crimean Peninsula and the Russian Federation has caused.

The European Union remains committed to fully implementing its non-recognition policy, including through restrictive measures. The EU calls again on UN Member States to consider similar non-recognition measures in line with the United Nations General Assembly Resolution 68/262.

I would ask for this statement to be appended to the report of the Committee.

Thank you, Madam Chair."

Statement by the delegation of the United States

"The United States thanks the distinguished delegation of Ukraine for its paper FAL 44/20/3, and we note the concerns it raises regarding Russia's unlawful actions in and around occupied Crimea, including the maritime areas adjacent to Crimea.

Russia's occupation of Ukraine's Crimean peninsula remains an unprecedented threat to European and Transatlantic security, necessitating deeper and increased security cooperation. Russia's actions have considerable implications for the safety and security of navigation in the sea areas in and around Crimea, protection of the marine environment, and the safety of seafarers. We reiterate our condemnation of Russia's unlawful efforts to impede access to the Kerch Strait and Sea of Azov, as well as our earlier call on Russia to respect Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters. In this regard, the United States condemns the suspension of innocent passage in territorial sea areas in the Black Sea.

The United States joins the international community again to reaffirm that Crimea is part of Ukraine. We condemn Russia's occupation of Crimea. The United States does not – and will not ever – recognize Russia's purported annexation of Crimea. We remain committed to upholding the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognized borders.

Thank you, Chair."
