

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
46^e session
Point 24 de l'ordre du jour

FAL 46/24/Add.1
27 mai 2022
Original: ANGLAIS

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

On trouvera ci-joint les annexes 1 à 12 du rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de quarante-sixième session (FAL 46/24).

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 RÉOLUTION FAL.14(46) – AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965
- ANNEXE 2 AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL
- ANNEXE 3 LISTE DES SÉRIES DE DONNÉES PRIORITAIRES DE L'EGDH
- ANNEXE 4 DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 7
- ANNEXE 5 DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 8
- ANNEXE 6 DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 10
- ANNEXE 7 PROPOSITIONS DE L'OMI RELATIVES AUX PROJETS DE NUMÉRISATION
- ANNEXE 8 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ POUR LA PÉRIODE BIENNALE
- ANNEXE 9 AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE
- ANNEXE 10 LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISoire DE LA QUARANTE-SEPTIÈME SESSION DU COMITÉ
- ANNEXE 11 LISTE D'INSTRUMENTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LESQUELS DES VERSIONS RÉCAPITULATIVES SERAIENT DES PLUS UTILES
- ANNEXE 12 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).

ANNEXE 1

PROJET DE RÉSOLUTION FAL.14(46)

adoptée le 13 mai 2022

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

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

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

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

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

1 ADOPTE, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 DÉCIDE, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2024 à moins que, d'ici le 1^{er} octobre 2023, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas les amendements;

3 PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, le texte des amendements qui figure en annexe à la présente résolution à tous les Gouvernements contractants;

4 PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général d'informer tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur desdits amendements.

ANNEXE

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

Le texte intégral de l'Annexe de la Convention est remplacé par le suivant :

"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 apparaux 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 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 ou vérifier l'authenticité du ou des messages échangés.

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

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

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

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

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

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 d'autres formalités nécessaires pour :

- a) permettre l'importation, l'exportation ou le placement sous un autre régime douanier des marchandises;
- 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.

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. 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 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). 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. Résumé des divers 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 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 faisant des escales touristiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe :

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

Objet postal. Envois de la poste aux lettres et colis, tels que décrits dans les Actes de l'Union postale universelle actuellement en vigueur, confiés par 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.

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.

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 sont limités au minimum nécessaire.

1.1.1 *Inusitée.*

1.2 *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

1.3**bis** **Norme.** Les pouvoirs publics établissent, gèrent et utilisent des systèmes d'échange électronique de l'information.

1.3**ter** **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 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.

1.3**quater** **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent, pendant la période transitoire visée à la norme 1.3**ter**, que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis par d'autres moyens.

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.

1.3**quinquies** **Norme.** Les pouvoirs publics mettent en place des moyens qui permettent de communiquer par voie électronique, à un "guichet unique", tous les renseignements requis par la norme 2.1.

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.

1.3**sexies** **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 *Inusitée.*

1.6**bis** **Norme.** 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 *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 numérisées;
- d) adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale;
- e) prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en œuvre de ces systèmes pour toutes les parties concernées; et
- f) 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 **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 **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. Activités illicites

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

1.9**bis** **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.

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.

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. 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 rassemblés 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, de déclarations autres que celles qui sont décrites dans le présent chapitre. Ces déclarations peuvent être transmises séparément ou regroupées

* 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-MS.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3 et Corr.1).

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 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^{**}
- 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 document de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire^{*}.

[†] 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).

^{††} 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).

2.1**bis** **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 renseignements requis pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, y compris la communication de renseignements par voie électronique.

2.1.2 **Norme.** Les pouvoirs publics mettent au point les procédures à suivre pour 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 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.

2.1.3**bis** **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, quand ils 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 *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 sont requis lors de procédures ultérieures.

B. Contenu et objet des déclarations

2.2 **Norme.** La déclaration générale est la déclaration standard fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les renseignements relatifs au navire.

2.2.1 *Inusitée.*

2.2.2 *Inusitée.*

2.2.3 *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 la déclaration standard sur laquelle figurent les informations relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

2.3.1 *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 *Inusitée.*

2.3.4 **Norme.** 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 le document de transport à condition qu'il contienne au moins les renseignements requis conformément à la pratique recommandée 2.3.1 et à la norme 2.3.2. Ce document de transport doit être authentifié conformément à la norme 1.8.2.

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

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

2.4.1 **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 la déclaration standard sur laquelle figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics à l'arrivée en ce qui concerne les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

2.5.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des effets et marchandises de l'équipage lorsqu'elle est authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. Aux fins de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent exiger que chaque membre de l'équipage vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative aux 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 la déclaration standard requise par les pouvoirs publics sur laquelle figurent les 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.** 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 *Inusitée.*

2.6.3 *Inusitée.*

2.6.4 *Inusitée.*

2.7 **Norme.** La liste des passagers est la déclaration standard requise par les pouvoirs publics sur laquelle figurent les 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 *Inusitée.*

2.7.4 *Inusitée.*

2.7.5 *Inusitée.*

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

2.8.1 *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 autre que celle qui est prescrite dans les Actes de l'Union postale universelle actuellement en vigueur sous réserve que cette dernière soit effectivement présentée. En l'absence d'une telle déclaration, les objets postaux (nombre et poids) devront figurer dans la déclaration de la cargaison.

2.10 **Norme.** La déclaration maritime de santé est la déclaration standard requise par les pouvoirs publics dans laquelle figurent les renseignements 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 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†.

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

† 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).

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. 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.** 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 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*.

2.12 *Inusitée.*

2.12.1 *Inusitée.*

2.12.2 *Inusitée.*

2.12.3 *Inusitée.*

2.13 **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 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.

D. 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 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.

E. Établissement des déclarations

2.15 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les déclarations visées dans la présente Annexe, exception faite de ceux qui

[‡] 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.

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

sont visés dans la norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les renseignements sont mis à disposition, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

2.16 *Inusitée.*

2.16.1 **Norme.** Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent par tout moyen électronique, compatible avec les lois nationales.

2.17 **Norme.** Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'une quelconque des 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.

F. Erreurs et modifications dans les déclarations : sanctions

2.18 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans une 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 de la déclaration ne soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

2.19 **Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les renseignements transmis, qui ont été authentifiés par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, 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.

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

G. 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 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 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 déclaration ne doit pas contenir de renseignements autres que ceux qui sont indiqués dans 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 *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

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

présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

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

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

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

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

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

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

† https://www.who.int/health-topics/yellow-fever#tab=tab_1 voir "Information for travelers".

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 constituent un risque imminent pour la santé publique. Cet examen devrait être effectué conformément à la législation nationale et aux articles pertinents 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 **Pratique recommandée.** Les documents officiels d'identité qu'un Gouvernement contractant devrait accepter en lieu et place 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, sont notamment une pièce d'identité délivrée 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.

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

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

3.10.2 **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

[‡] 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.

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.

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.

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 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 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 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 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, qui sont énumérés dans la pratique recommandée 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 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 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 essaient 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.

* Code ISPS : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, 2002.

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.

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.

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

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 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*.

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

D. Modification du voyage prévu

4.8 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants et leurs pouvoirs publics devraient recommander aux armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de conseiller aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer les passagers clandestins découverts à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel les passagers clandestins 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.

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 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.** Il faudrait solliciter la coopération des ambassades pour déterminer la nationalité des passagers clandestins, dans le cadre de mécanismes de coopération, 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 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 informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert 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 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 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 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) 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 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 constitue ou atteste du contrat de transport. Ainsi, l'armateur peut fonder 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 de ce règlement 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 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;
- 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, les demandes d'obtention de ces certificats et documents présentées par les pouvoirs publics, ainsi que les renseignements qu'ils doivent contenir, devraient être justifiés sur le plan technique, exacts et concis et faire l'objet d'une large diffusion. Les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue d'harmoniser les exigences en la matière, y compris la possibilité de communiquer les renseignements requis par voie électronique.

6.4 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour 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

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

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

de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

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 des pays en cause, ainsi que le modèle de certificat international de vaccination ou attestant l'administration d'une prophylaxie conforme 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 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 à l'administration d'une prophylaxie, ainsi qu'à la délivrance du certificat international correspondant, dans le plus grand nombre possible d'endroits appropriés.

6.7 **Norme.** Les 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 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.

6.8*bis* **Norme.** Les Gouvernements 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.

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

6.9**bis** **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.

6.9**ter** **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, 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 **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.

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

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 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.

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

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.

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) 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

* 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).

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 sont conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'État intéressé et tous les droits :

- 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)

Éléments d'information	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
Renseignements concernant l'authentification							
Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé	23	10	12	9	18	19	16
Renseignements concernant le voyage							
Arrivée ou départ	Case à cocher	Case à cocher	Case à cocher		Case à cocher	Case à cocher	
Numéro de voyage	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Date et heure d'arrivée – réelle	3		3		3	3	
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	
Renseignements sommaires relatifs au voyage	11						
Dernier port d'escale	6		5		5		
Prochain port d'escale	6		5				
Port d'arrivée	2		2		2	2	
Port de départ	2		2		2	2	
Port de déchargement		5					4
Port de chargement		5					3
Durée du séjour au port			7				
Précédent port d'escale	11						
Port d'escale ultérieur	11						

* Les numéros indiqués dans les colonnes sont les numéros qui ont été attribués aux éléments d'information correspondants dans les déclarations FAL sur papier (voir l'appendice 2).

Éléments d'information	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
Renseignements concernant le navire							
Port d'immatriculation	7						
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
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				
Quantité à bord des provisions de bord			9				
Type de navire	1.1						
Date de délivrance du certificat d'immatriculation	7						
Numéro du certificat d'immatriculation	7						
Nom et coordonnées de l'agent du navire	8						16
Renseignements concernant l'équipage et les passagers							
Nom du capitaine	5	4					
Nombre de membres d'équipage	13						
Nombre de passagers	14						
Nombre de personnes à bord			6				

Éléments d'information	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 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		
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	
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	
Prénoms de la personne				5	8	6	
Date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage de la personne					17	14	
État 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		

Éléments d'information	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
Lieu de naissance de la personne					12	9	
Renseignements sur la cargaison							
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 du Système harmonisé (SH) de la cargaison		7					
Marques et numéros apposés sur la cargaison		6					7
Nombre de colis composant la cargaison		7					
Type de colis composant la cargaison (code)		7					
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
Type de polluant marin présent dans les marchandises dangereux (code)							12
Masse des marchandises dangereuses							14

Éléments d'information	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 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							10
Spécifications techniques des marchandises dangereuses							9
Numéro ONU des marchandises dangereuses							8
Volume de marchandises dangereuses							14
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
Généralités							
Unité de mesure		8 9					12 14
Observations	15						

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		
18. Liste de l'équipage	19. Liste des passagers	20. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus	
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			

DÉCLARATION DES PROVISIONS DE BORD
(Formulaire FAL 3 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/prochain port d'escale		
6. Nombre de personnes à bord		7. Durée du séjour		
8. Nom de l'article	9. Quantité	10. Lieu de l'entreposage à bord	11. Réserve à l'administration	
12. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé				

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

Page 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. N°	4. Nom de famille	5. Prénom(s)	6. Grade ou fonction	7. Effets non exempts de taxes et droits de douane ou soumis à des interdictions ou à des restrictions	8. Signature
9. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

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

Renseignements concernant le passager clandestin, tels que mentionnés 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>Identité dans le service mobile par satellite agréé :</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'embarquement* :</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 navire† :</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="865 1137 1096 1352" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Photographie, le cas échéant.</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>

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

† 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 :

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 :

Inventaire des possessions du passager clandestin :

Déclaration faite par le passager clandestin :

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*

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

Chapitre 7 – Dispositions diverses

D. Commissions nationales de simplification des formalités

La pratique recommandée 7.11 est modifiée ainsi que la note de bas de page associée, comme suit :

"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, en tenant compte de la nécessité de lutter contre les activités illicites.¹

* Le texte est présenté en mode "suivi des modifications", en vertu duquel toutes les modifications et adjonctions sont surlignées en gris.

¹ Se reporter à la pratique recommandée 1.9.

ANNEX 3

EGDH PRIORITY LIST OF DATA SETS

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
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)	1	Administrative data	Submission pending /done	EGDH 4/3
				Data set pending /agreed	EGDH 4/18
				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 "Waste delivery receipt" (EGDH 6/2)	1		Submission pending /done	EGDH 6/2
				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	
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	

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)	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	
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 45/06/7	2	Operational and administrative data B2B and B2G	Submission pending /done	
				Data set pending /agreed	
				Modelling pending /done	
				Approved by	
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	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
IMO data set related to the Electronic Bill of Lading	Data set related to the bill of lading (B/L) as the legally binding document issued by the carrier (or their agent) to the party shipping the goods to acknowledge receipt of the cargo for shipment	2	N/A	Submission pending/done	
				Data set pending/agreed	
				Modelling pending/done	
				Approved by	
API data set	Advance Passenger Information such as passenger's identity, date of birth, gender, citizenship and travel document data	2		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	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
				Modelling pending/done	
				Approved by	
PNR data set	Passenger Name Record or booking information such as the contact details of the passenger, method of payment, travel agent, etc.	3	N/A	Submission pending/done	
				Data set pending/agreed	
				Modelling pending/done	
Ship Safety Information (FAL 43/7/3)	N/A	3	N/A	Submission pending/done	
				Data set pending/agreed	
				Modelling pending/done	
Approved by					
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	

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
				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
Stowaways (e.g. according to the FAL Convention, Recommended Practice 4.6.2)	Form of stowaway details referred 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)		1	Message exchange data	Submission pending /done	EGDH 2/3 EGDH 1/9

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
	Message patterns, data exchanges and messaging management information (MMI). Data set related to acknowledgement receipt(s) from the "receiver" to inform the "sender".		B2B and B2G	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
Information of ship certificates (according to FAL.2/Circ.131)	Minimum data set covering high level-information of ships certificates and documents as set out in FAL.2/Circ.131. IACS REC 75 data included into 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
				Approved by	FAL 46
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	EGDH 4/18
				Modelling pending /done	July to January 2021
				Approved by	FAL 46
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	EGDH 5/12

Data set	Brief description	Priority	Descriptive criteria	Status of the data set	
				Modelling pending /done	July to January 2022
				Approved by	FAL 46
Audits and surveys	IACS proposed data set on audits and surveys	2	N/A	Submission pending /done	EGDH 3/12
				Data set pending /agreed	EGDH 5/12
				Modelling pending /done	November to January 2022
				Approved by	FAL 46
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	N/A	Submission pending / done	EGDH 5/5
				Data set pending /agreed	EGDH 5/12
				Modelling pending /done	November to January 2022
				Approved by	FAL 46

ANNEX 4

DESCRIPTION OF MARITIME SERVICE 7

MS 7 – Tug service

7.1 Submitting organization

Correspondence Group to Review the Descriptions of Maritime Services (FAL Committee).

7.2 Coordinating bodies

IMO and Norway.

7.3 Description of the Maritime Service

This MS is intended to improve information regarding information about tug services needed in an area or port.

The need for tug services differs from port to port, the type of vessel and cargo.

Traditionally, the user has received information from different sources. The Web is becoming more and more common. But there is still some information in analogue publications, from ship agents, VTS and operators.

In some cases, information about a tug service capacity and/or availability may be difficult to obtain due to communication deficiencies.

Tug and escort vessels range from small vessels with limited capacity and service in ports and rivers to ocean-going vessels built for complex operations and salvage. Service from tug and escort vessels contributes to the safety of navigation, protection of the marine environment, and efficiency of marine transportation by conducting different types of operations, such as:

- transportation (personnel and staff between port and anchorages)
- ship assistance (e.g. mooring)
- salvage (grounded ships or structures)
- shore
- towage (harbour/ocean)
- escort
- oil spill response

Tug services would encompass all kinds of tug propulsion systems, such as:

- conventional
- azimuth stern drive
- tractor
- rotor

7.4 Purpose

This MS aims to facilitate access to all necessary tug-related information required by ships heading to port, in order to optimize transit times and promote efficient movement of goods and persons by using modern technology and common standards.

Effective communications and exchange of information between relevant stakeholders would contribute to efficient tug services. Electronic exchange of information would significantly contribute to the improvement of this service. For example, notifying a master and officers in advance about tug availability in port could lead the ship to adapt its speed accordingly. In some cases, this may prevent a requirement to anchor the ship.

Increased connectivity, through sharing of harmonized digital information regarding tug operations in ports, rivers or deep-sea, will enhance efficiency through just-in-time services. It will also reduce human factor errors, such as language barriers or outdated information in publications, enhancing efficiency and access to information in a fast and easy-to-use manner.

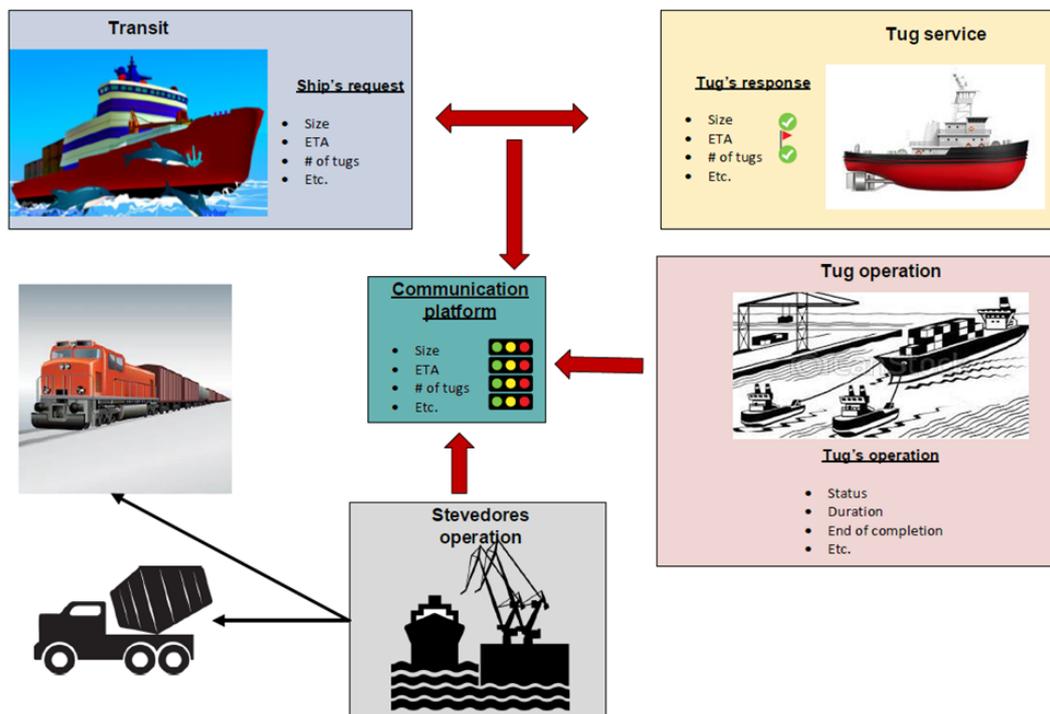
7.5 Operational approach

Access to this information electronically would enhance the awareness of a ship's timestamp.

Like the port support service, utilization of a common platform to exchange information electronically and keep users updated on a regular basis about the status of operations would significantly improve this service, for both the ship's operator and the tug owners. The tug service aims mainly to improve the communications involved in a ship request, rather than altering current operational procedures. Some of these data elements may include:

- ship's size
- number of tugs required
- date/time the service is required
- date/time the tug may be on-site
- estimated duration of operations
- end of operations

Figure 7-1 – Example of an electronic communication platform for all actors involved in the tug operations



7.6 User needs

Tug operations are a key element of the marine transportation chain and well-coordinated procedures and communication means should be in place to ensure fluid movement of ships.

In the future, a single window reporting system can contribute to reducing the workload and human errors by facilitating the exchange of information needed for tug request and operational coordination.

The types of information which can be exchanged include:

- ETA (request)
- confirmation requests
- updates on transit status and tug availability
- updates among stakeholders
- standardized messages to overcome language barriers

Easy and timely access to tug service information is crucial to ensure fluidity in the transportation chain. The information required from this service is mainly related to:

- capacity
- availability
- time of response
- status of operations
- duration of operations

Easy and timely access to tug service information can be achieved if this information is included in a common digital environment, such as a single window reporting system.

In return, tug services should be regularly updated on the ship's ETA/ATA to plan their operations accordingly. In the event of an unanticipated change, the tug service and ship officers should be able to communicate easily with each other to keep both parties informed about the evolving situation and allow for proper decision-making. An easy communication link should be part of the user needs and this communication link would also benefit all other actors.

7.7 Information to be provided

Information related to:	Examples of information shared in a tug service
Deep sea information	<ul style="list-style-type: none"> • Contact information for tug vessel/operator • Safety procedures and regulations • Available resources • Working hours
Local port or river information	<ul style="list-style-type: none"> • Contact information for tug vessel/operator • Mooring and berthing information • Available resources • Working hours

Information related to:	Examples of information shared in a tug service
Tug information	<ul style="list-style-type: none"> • Type of tug • Bollard pull • Size • Assistance services • Response time • Contact information • Working hours

Table 7-1: Examples of information that can be shared in a tug service

7.8 Associated technical services

To be developed.

7.9 Relation to other Maritime Services

Maritime Service	Examples of information related to MS 7
MS 1 – VTS information service (INS)	VTS area, types of VTS services, VTS contact information, places of refuge, local regulations, limitation, visibility, information regarding traffic in the area
MS 3 – Traffic organization service (TOS)	Traffic clearance, time slots
MS 4 – Port support service (PSS)	Berthing information, time slots, security, local regulations, supply, assistance, port contact information
MS 5 – Maritime safety information (MSI) service	Navigational warnings, meteorological information and other urgent safety-related information
MS 6 – Pilotage service	Pilot regulations, contact information, request procedures
MS 8 – Vessel shore reporting	Vessel information, cargo information, crew information
MS 10 – Maritime assistance service (MAS)	Contact information, places of refuge
MS 11 – Nautical chart service	Charting information, chart updates
MS 12 – Nautical publications service	Digital information from nautical publications that is relevant for the operations at hand
MS 13 – Ice navigation service	Ice chart, ice conditions, information regarding icebreaker service/assistance, ice routes
MS 14 – Meteorological information service	Information regarding weather in the area
MS 15 – Real-time hydrographic and environmental information services	Information from real-time sensors providing tidal and current information
MS 16 – Search and rescue (SAR) service	Salvage information, drifting parts, SAR areas, and rescue capabilities in the area

ANNEX 5

DESCRIPTION OF MARITIME SERVICE 8

MS 8 – Vessel shore reporting

8.1 Submitting organization

Correspondence Group to Review the Descriptions of Maritime Services (FAL Committee).

8.2 Coordinating bodies

IMO, Norway and Singapore.

8.3 Description of the Maritime Service

This MS provides information exchanges between shore and ship. It covers both:

1. vessel shore reporting (VSR); and
2. mandatory reporting systems (MRSs).

While the latter are adopted as mandatory reporting systems by the IMO and are tightly linked to the ship's routing systems of IMO, the former are closely linked to the e-navigation strategy and the MSW concept of the Organization.

Vessel shore reporting (VSR)

This service can cover information and guidelines related to reporting formalities and instructions (when, what and how) for reporting to a specific port. In addition, this service can be extended to the full exchange of information required in a single window ship reporting system. Information from shore to ship in a VSR regime may contain the following elements:

- reporting formalities
- information requested through a single window system
- security regulations
- vessel traffic services zones regulations
- customs regulations
- immigration regulations
- port State regulations
- health and veterinary regulations
- environmental regulations

Many of these elements are addressed by the IMO Facilitation Committee (FAL Committee), which developed guidelines for setting up a maritime single window reporting system. The FAL Committee also maintains and extends the IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business (IMO Compendium)¹, a tool for software developers that design the systems needed to support transmission, receipt and response via electronic data exchange of information required for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo to a port. By harmonizing the data elements required during a port call and by standardizing electronic messages, the IMO Compendium facilitates the exchange of information ship to shore and the interoperability of single windows, reducing the administrative burden for ships linked to formalities in ports.

¹ [The IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business](#)

The IMO Compendium consists of an IMO Data Set and IMO Reference Data Model agreed by the main organizations involved in the development of standards for the electronic exchange of information related to the FAL Convention: World Customs Organization (WCO), United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) and International Organization for Standardization (ISO). The IMO Compendium include new areas beyond the FAL forms such as the reporting of stowaways, the Maritime Declaration of Health, ship and company certificates and inspections and timestamps related to the port call and the provision of relevant services in the port. A data set on mandatory reporting systems has also been included in the IMO Compendium.

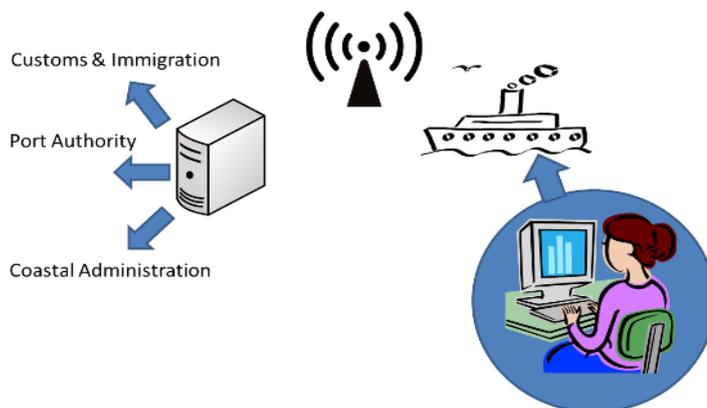
This work is linked to e-navigation Strategy Implementation Plan Solution 2 – Means for standardized and automated reporting (see MSC.1/Circ.1595).

E-navigation solution 2, regarding automated ship reporting, is one of the most important solutions to reduce the crew workload (amount of time spent on preparing and submitting reports to shore-based authorities). To achieve this, reports should be automatically generated and transmitted as far as possible from existing on board systems. Data fields within the single window, where possible, should also be auto-populated from onboard and shore systems, for the vessel master to do a simple verification check before sending via the appropriate communication means.

The VSR as envisaged by e-navigation solution 2 aims to reduce time-consuming paperwork on board.

This service can facilitate the necessary needs related to a single window reporting system that also includes automation.

Figure 1 – Vessel shore reporting and ship reporting systems



Mandatory reporting system (MRS)

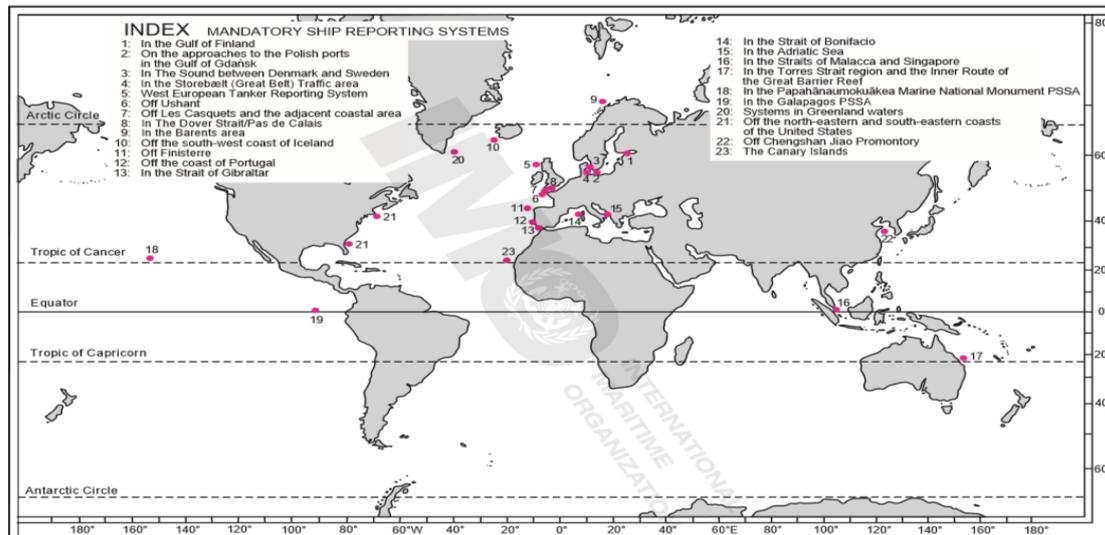
The practice of following predetermined routes for shipping are adopted for reasons of safety. Related provisions were subsequently incorporated into the original SOLAS Convention. Traffic separation schemes (TSS) and other ship routing systems have now been established in most of the major congested shipping areas of the world. IMO's responsibility for ships' routing is enshrined in SOLAS chapter V, which recognizes the Organization as the only international body for establishing such systems.

Ships' routing systems, including TSS, that have been adopted by IMO, are tightly linked to ship reporting systems. Regulation 11 of chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, provides the authority for the adoption of

ship reporting systems by IMO. Ship reporting systems so adopted will be mandatory for use by all ships, certain categories of ships, or ships carrying certain cargoes.

The IMO Publication, *Ships' Routing*, is updated when schemes are amended or new ones added. There are currently 23 IMO-adopted MRSs. In addition, several local ship reporting systems are established.

Figure 2 – Mandatory Reporting System (MRS)



The reporting obligations in an MRS are typically fewer than in a VSR regime, e.g. vessel name, IMO ID, position, speed, course and so on. However, parts of the information are the same or similar. Currently, much of the MRS reporting is done via voice communications and/or paper.

Resolution MSC.433(98) on *Guidelines and criteria for ship reporting systems* recalls that communication between a shore-based authority and a participating ship should be limited to information essential to achieve the objectives of the SRS. The initial report required from a ship entering the system should generally be limited to:

- ship's name
- call sign
- IMO identification number if applicable
- position

The existing resolution is based on SOLAS regulation V/11, as follows:

"Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to

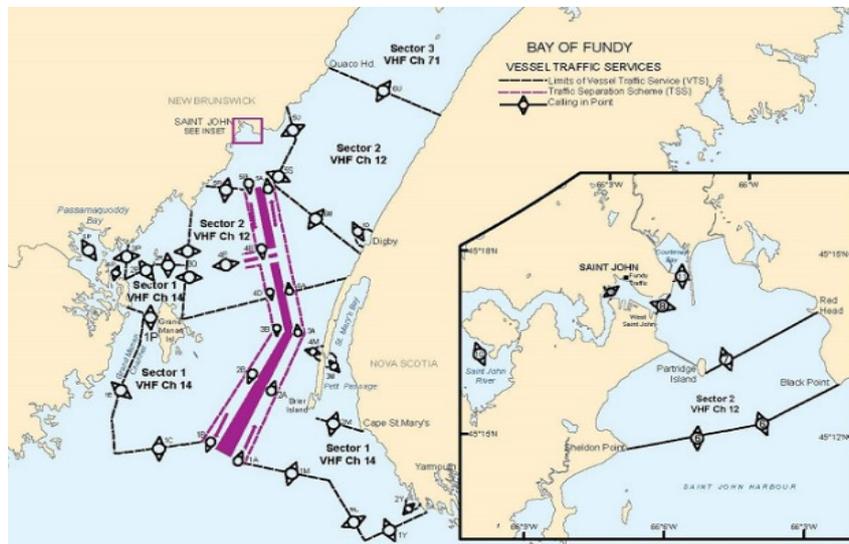
Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system."

Although the regulation refers to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment, resolution MSC.433(98) states that other supplementary information may also be requested in the initial report, if justified to ensure the effective operation of the ship.

This information may include the intended movement of the ship through the area covered by the reporting system and any operational defects or difficulties affecting the ship, as well as the general categories of any hazardous cargoes on board.

Information required to be transmitted as part of an MRS report is generally transmitted to the VTS centre, or the relevant authority, via VHF voice communication. Some MRSs also accept reports transmitted through AIS, Internet-based reporting systems, email, fax, Satcom, mobile phone or a combination of these communication means.

Figure 3 – Examples of reporting points from Bay of Fundy

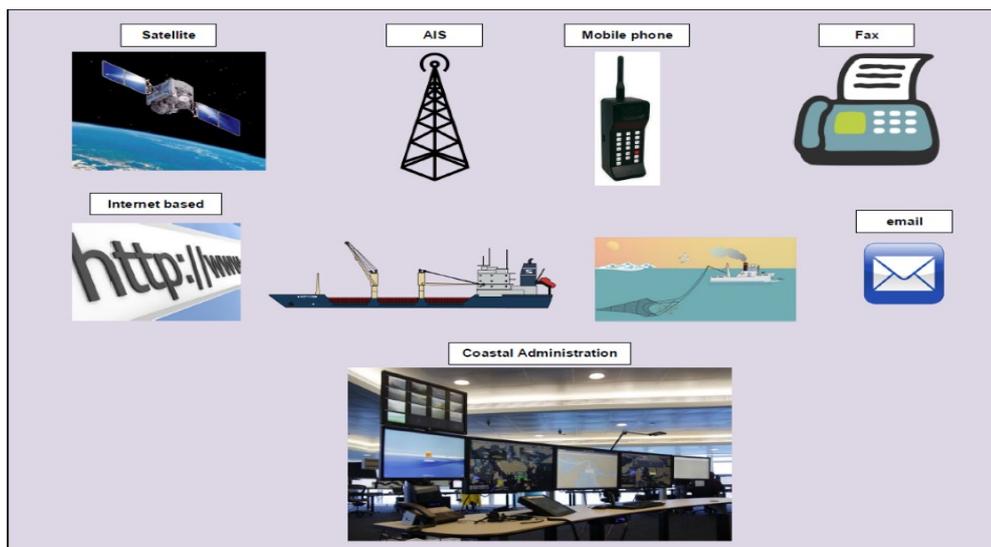


Current communication

Currently, the following communication systems are normally used to report information:

- AIS
- Internet-based reporting systems
- email
- fax
- SATCOM
- mobile phone
- a combination of these systems

Figure 4 – Example of current communication systems used to report information



8.4 Purpose

Vessel shore reporting (VSR)

The purpose of this MS is to:

- facilitate a 100% digital (exchange) system in accordance with the needs defined by the actors;
- secure submission and exchange of information by electronic means required by shore-based authorities in the harmonized standard and in the required time frame;
- reduce the administrative burden to the crew and ashore;
- reduce the number of human errors and missing information by automating the reporting processes as much as possible; and
- provide real-time access to information to relevant stakeholders in a secure manner, including the use of authentication.

Ship routing system (SRS) in conjunction with a mandatory reporting system (MRS)

Resolution MSC.433(98) states that the objectives of SRS should be based upon:

"the improvement of the safety of life at sea, the safety and efficiency of navigation and/or to increase the protection of the marine environment. They may or may not be operated as part of a vessel traffic service."

As such, the SRS service contributes to the traffic situational awareness of a National Competent Authority (NCA) either by being informed of vessels heading into its waters or the ones already in transit. Based on the information collected, the NCA can initiate an intervention plan, if required.

The purpose of this MS is to:

- enhance safety and security in MRS areas by utilizing existing modern technology and digital information, taking cyber risk management into account;
- make use of existing modern technology to reduce the administrative burden and reduce human errors; and
- enhance shore capacity for efficient, optimized and environmentally friendly traffic organization.

8.5 Operational approach

Future vessel shore reporting (VSR)

Electronic systems for ship reporting should use the same protocols and product specifications, in a single window solution, to send digital pre-arrival information such as the FAL-related declarations and other regional/national requirements. This will ensure a common harmonized platform for all ship reporting systems.

NCA's should provide information about reporting formalities and ensure that all information regarding reporting is easy to understand, accessible and even automated for the master or operator.

This service should provide appropriate ICT tools for shipboard and shore-based personnel to streamline the processes and procedures associated with the generation and distribution of required reports, including retrieval of information from other ship systems (ballast management, waste management system, emission control system, navigation system, etc.) and from shore-based sources (cargo and passenger booking offices, crewing agents, stevedores, etc.).

Examples of information to provide can be:

Information related to:	Examples
Reporting regulations	<ul style="list-style-type: none"> • What to report. The pre-arrival information may consist of ship particulars, arrival notice, crew and passenger lists, crew and passenger effects declarations, stores list, HAZMAT information, waste declaration, ship's certificates, seafarers' certificates (both as e-certificates), ports of call list, dangerous cargo declaration, ISPS and manifests, vaccination list, narcotic list, ship's money declaration, etc.; • when / what to report (e.g. 24h, 48h, 72h, 96h before arrival); and • to whom (e.g. immigration, police, harbour master).
Reporting tools	<ul style="list-style-type: none"> • Security, authenticity, integrity and confidentiality solutions • web, app, etc. • interfaces and endpoints • secure access to digital data repositories (e.g. e-Certificate repository MyCert) • communication • guidelines and rules

Information related to:	Examples
Shore receivers and support	<ul style="list-style-type: none"> • Contact information • support information • information about local reporting aid / support such as coastal radio stations and agencies

The type of information required and reporting periods may differ from country to country and create some confusion on the ships' side, if the information requested is not clearly stated. Also, the reporting periods in some situations start as far in advance as 96 hours before a ship enters a coastal administration's waters. This may pose challenges with respect to the communication means available to provide the required information all along the voyage.

In order to achieve the operational goal for future VSR, the ship should be able to make use of a complete set of product specifications that ensure a simple and harmonized system for providing reporting information.

Without such a global maritime single window environment (GMSWe), new systems may be introduced that do not interoperate with one another. The consequence will be that the administrative burden on board is not reduced and instead be increased through the added complexity of more interfaces to deal with.

The following non-exhaustive list of notifications should be provided through a GMSWe:

- port arrival notification (location, timing, purpose etc.) including the Arrival notification to the Defence system
- port (arrival) departure notification for ships carrying dangerous or polluting cargo
- notifications of bunkers on board
- notifications of NOx information
- notifications of landing of waste
- notifications of Pilot Exemption Certificate (PEC) voyage
- notifications of intent to cross the national baseline
- maritime security notifications
- Port State Control Notifications
- customs declarations (in accordance with the FAL)
- border control notifications
- Immigration and Health declaration
- terminal berth booking request at port
- pilot booking request

When considering new product specifications regarding VSR, the IMO Compendium should be consulted to see if a data set is already produced and can be used for the product specification.

Future ship reporting system in conjunction with a mandatory reporting system (MRS)

As the scope, transmission capacity and data format of each of these systems differ, the possibility of developing standardized protocols with their product specifications to automate the collection of data on board and communicate it to shore-based authorities might constitute a real issue. There is a possibility of packaging the reporting information with a route exchange format (e.g. S-421), but the security of the means of communication would need to be carefully evaluated. The same is true for the new Port Call Message Standard (S-211) as a complementary data stream integrable with S-421.

Some of these reporting systems are not using a digital format, which prevents provision of an automated service. The first step in an operational approach would be the use of a communication system capable of transmitting digital data. Secondly, and given reporting requirements differ among coastal States, a library containing information required by each administration should be developed, which complies with the standardized product specifications principle.

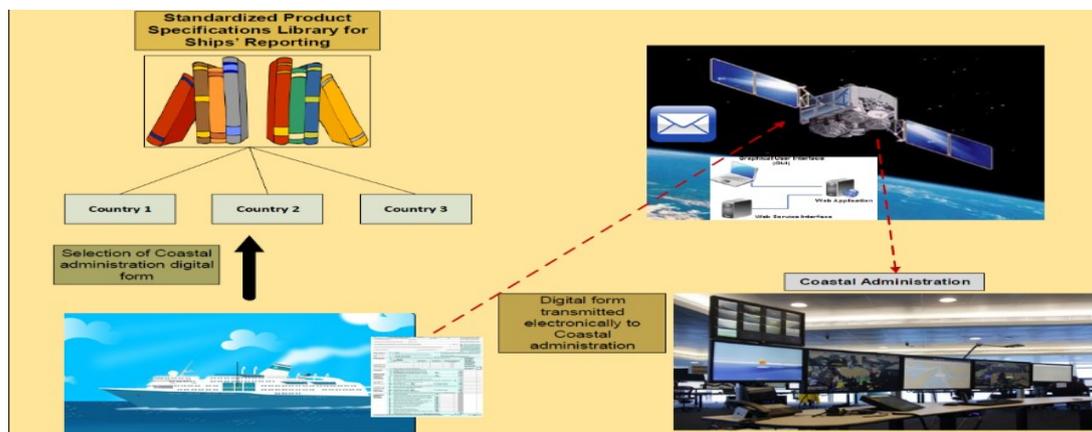
To avoid duplication, overlap and unnecessary administrative work, information should be exchanged between MRSs in the same region and with a relevant VSR system.

This can be achieved once the product specification and digitalization of all elements required is done. The product specification should be based on the IMO data set on ship reporting systems included the IMO Compendium.

The data that comprise the ship reports are typically either of a fixed, dynamic or voyage-related character. Fixed information, such as the ship name, call sign, IMO number, country codes, certificates and contact information, should be stored as basic information in a database and retrieved upon request. Thus, the fixed data are registered only once. Dynamic information such as the ship position, heading, and speed, can be automatically collected from the ship's positioning- and/or AIS systems, and should not have to be manually registered. Lastly, the voyage-related information, such as port of departure and arrival, cargo, and crew/passengers, will possibly, in the near future, have to be manually maintained. However, the voyage-related information could in many cases be extracted from internal or external databases, further optimizing the automation process on board the ship.

Combining the fixed, dynamic or voyage-related information in a dynamic, secure and automated reporting service will result in a major reduction of the workload for the crew when it comes to reporting.

Figure 5 – Example of electronic communication systems



8.6 User needs

Ships' masters are facing considerable administrative burden to comply with different mandatory VSR requirements and transmission of information. Different procedures, data formats, documentary requirements and formalities are applied depending on the country, ship reporting system or port of destination. One of the main challenges is that the ship has to communicate in different manners through different systems.

This, in turn, requires building and maintaining a library of required reports that are uniquely identified and characterized by their requirements for format, deadline, content, etc. The vessel reporting system also requires developing and maintaining an S-100 product specification for IMO Common Maritime Data Structure (CMD5) that can be used to generate all required reports in the library. Lastly, it requires that ships' systems that generate reporting information be certified to be compliant with an international machine-to-machine interface standard or ship network standards such as IEC 61162 series.

Several advantages of digitalized ship reporting have been identified:

- one single window for ship reporting makes it easier for shipping to send mandatory information to authorities;
- the number of notifications is reduced as various authorities receive one common notification instead of many singular notifications from individual vessels;
- it reduces administrative burdens on board, which enables seafarers to spend more time on navigational tasks;
- already registered users can reuse data previously registered in the system, reducing administrative time;
- the system is designed so that it becomes easier for shipping to meet reporting obligations;
- the transition to digital and consistent messages from shipping to ports facilitate more efficient port logistics;
- quick and easy access to digitized and automated ship notifications frees up time and resources in the government administration;
- easy access to important information needed in emergency situations; and
- transparency and reuse of information among stakeholders increase efficiency between the transport modes.

Mandatory reporting system (MRS)

In MRS areas, shore authorities can provide more automated and efficient reporting systems by using technology such as AIS and VDES, in combination with common data structures and product specifications.

Figure 6 – BAREP SRS between the Russian Federation and Norway



8.7 Information to be provided

Vessel shore reporting (VSR)

Several initiatives related to VSR are ongoing. The largest is probably the work regarding the establishment of a European maritime single window environment (EMSWe). Standards for approximately 1200 required reporting elements will be the basis for a 100% digital solution. The data set of the EMSWe is aligned with the IMO Compendium which by FAL 46 has already more than 400 data elements and is incrementally growing.

Once this specification is done, exchange and reuse of information can be realized. The reporting party does not need to relate to all the elements, but the system has the capacity to exchange and reuse the various data elements.

Mandatory reporting system (MRS)

The currently 23 IMO-adopted mandatory reporting systems follow the structure based on IMO resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC.138(53).

Parts of the required information, such as ID, course, speed, position, are normally captured by sensors such as AIS and LRIT. Remaining information is often already available from a VRS system. The sharing of information between systems will have several benefits.

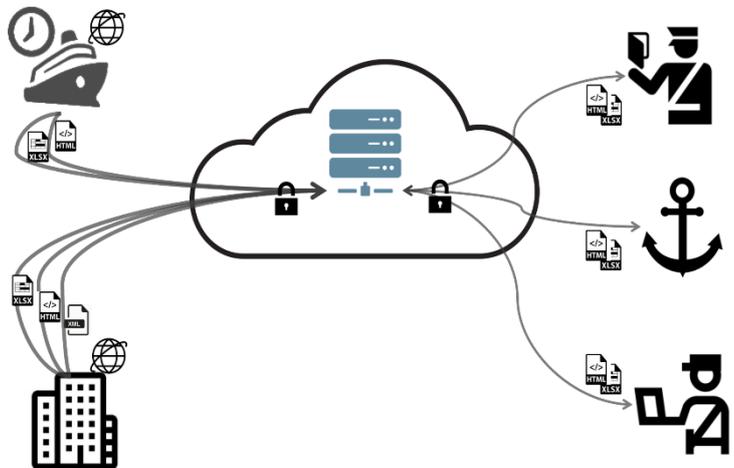
Appendix 2 contains information required for all 23 MRSs, including already existing product specifications. The IMO data set on ship reporting systems (resolution A.851(20)) is available in [the IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business](#) and should be used when developing electronic services.

Vessel shore reporting (VSR) and maritime single window (MSW)

VSR is a generic term and a supporting reporting system to receive information from the ships could, in principle, be any system suitable for the purpose. However, some kind of single window system is often the case.

The term "maritime single window" (MSW) can be defined as a one-stop service environment that covers maritime and port administrative procedures, such as port entry/departure declaration, notice of security reports, and other related information between private sectors and public authorities nationwide. In other words, an MSW is a single window in the scope of maritime and port fields.

Figure 7 – MSW conceptual architectural model



The system depicted on the right represents a conceptual architectural model that defines the structure and behaviour of the MSW. This model assumes that a single authority Centralized Information Mode (CIM) has the responsibility to operate the system that receives information electronically via the single window and thereby disseminates this information to all relevant stakeholders.

The conceptual model illustrates that the MSW consists of an environment whereby ship data providers can submit information electronically either through a user interface or a system-to-system interface. The information is digitized, and the individual data elements will be submitted once only.

Further information is available in the IMO *Guidelines for setting up a maritime single window*. In addition, a GISIS module collects information on existing MSW systems in Member States.

8.8 Associated technical services

To be capable of generating this information automatically and transmitting it automatically, a realistic operational implementation of VSR and MRS services would require the involvement of both competent authorities and ship operators.

The concept of an automatic reporting schema comprises in principle two technical systems or services:

- onboard system (SHIP side); and
- onshore system(s) (SHORE side).

The principal figure below visualizes the scope of the reporting and shows how the two systems or services interact at various stages of a ship voyage.

The reporting obligations usually lie with the master on the ship, but the actual reporting might be done by a third party such as a ship agent. For simplicity the third party is left out of the figure. Using existing data communication systems, ship information will be transmitted to the authorities, ports, VTSs and shore centres during the ship voyage or ship arrival in port.

The AUTHORITIES' (SHORE) side, illustrated in the figure on the right, is included to visualize the holistic picture of ship reporting. The authorities will receive relevant information from the reporting ship, using the existing connections and exchange mechanisms implemented in the relevant system, i.e. NSW(s).

The main area of interest for is depicted in the grey area of the figure. This represents the area where automatic ship reporting typically operates, and where the systems interact and communicate with or affect each other. The endpoints typically make visible one or more services that enable submission, retrieval and exchange of information.

The endpoints indicated in the figure comprise at least two principal sets of services that are common in both VSR and MRS reporting; one that enables the ship and shore to request and receive information, and another service that enables the transmission and reception of the reporting information.

Request and respond services (RRS)

Various reporting systems have different reporting obligations and procedures. The reporting obligations (information element to be reported) should be in accordance with IMO resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC.138(53), the FAL Convention or other regional/national requirements. However, not all reporting systems require all the information that is specified in the resolution and the reporting procedures will vary based upon different parameters.

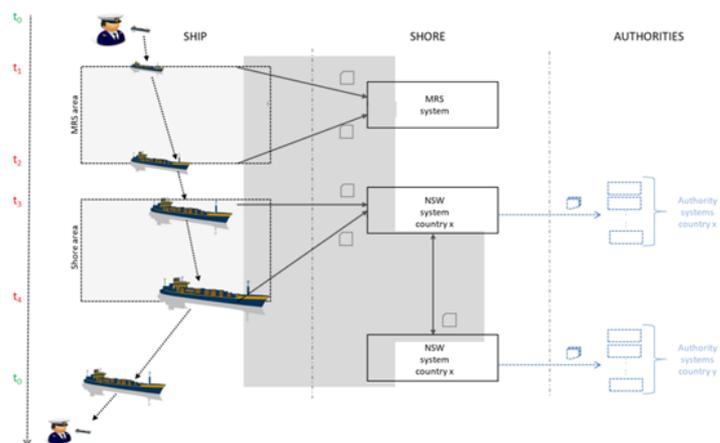
One of the central services that should be found in the RRS is the ability for the ship's system to request the reporting obligations for a particular voyage or port call. Based on, for example, the ship particulars and voyage information, such as type and size of the ship, port of departure, crew and passengers, the ship system should have the opportunity to request the shore-based reporting system for the reporting obligation for that particular ship voyage. The shore-based system should in return respond to the requester in a structured message of the obligatory reporting information and reporting procedures that would be required for the ship and voyage.

Therefore, seen from the ship perspective, the VSR and MRS system makes visible an information service and is able to digitally respond to information requests from ships. Both types of shore services should as a minimum respond by giving the requesting system the accurate current reporting obligation for that particular reporting system, in both cases VSR or MRS.

Additional functions in the service could give responses to other requests as indicated earlier in this document.

To be elaborated.

Figure 8 – Ship reporting during voyage



Transmit and receive services (TRS)

The TRS service would work in a similar manner as to the RRS service, thus the VSR and MRS system should be able to consume and acknowledge the submitted reports (new or updates) from the ships.

To be elaborated.

The information that is exchanged between ship and shore will result in series of digital messages between the two parties. This is often elaborated and depicted in a particular notion and is dealt with in chapter 8.9 Message exchange.

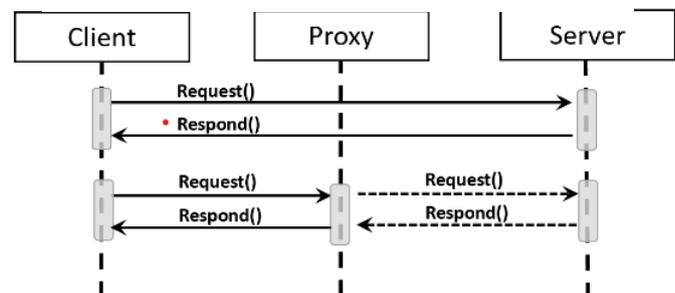
8.9 Message exchange

In every reporting scheme and, in particular automatic reporting schema, there needs to be well defined message exchange mechanisms in place. These exchange mechanisms should in principle be independent of the context in which the exchange is taking place.

The exchange is often described as message exchange sequences (patterns) and corresponding information elements that are necessary to execute the exchange. Each pattern can represent several different concrete exchanges between different parties. However, when it comes to ship reporting, the message sequences should be the same generic flow of information both for single window data exchanges or ship reporting to VTS or any other ship reporting system.

The sequence diagram(s) presented in this document consists of vertical lines representing an abstract time axis for respectively client (ship) and server (shore), and in some cases a proxy (catalogue). Arrows between the parties represent the sequence of messages that need to be exchanged. A thick line from an arrow end to a new arrow start shows synchronous processing by the respective party.

Figure 9 – Client-Server sequence diagram



The e-navigation services message flow and representation are being discussed in the IMO Expert Group on Data Harmonization (EGDH), and Figure 10 – Request reporting is a slightly modified version of the figure found in annex 3 to IMO document² EGDH 1/9. The modification to the original generic drawing is done to visualize a specific sequence diagram for the pattern which describes a service request in relation to the concept of automatic reporting.

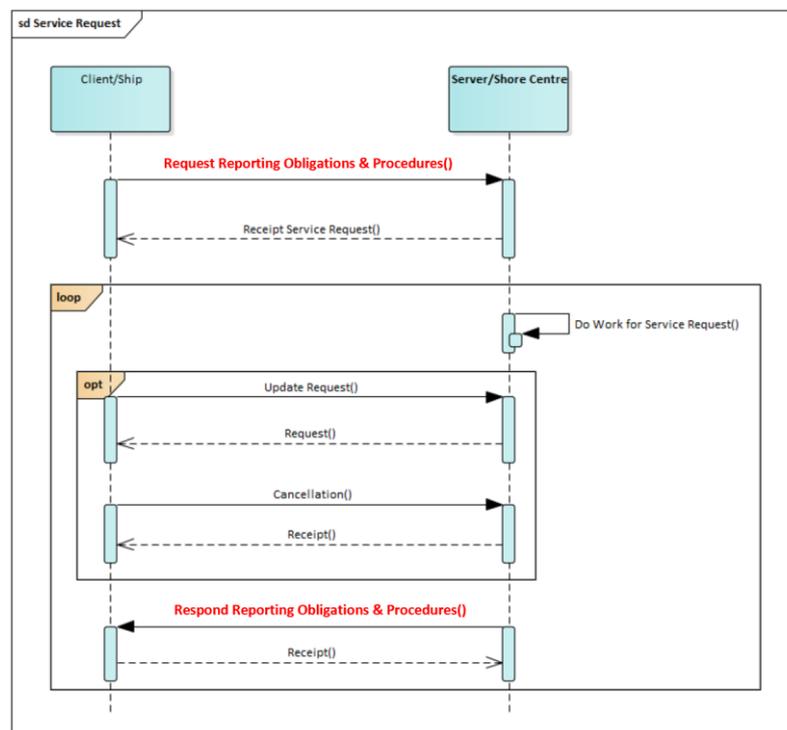
In *Figure 10 – Request reporting* the ship requests the RRS from the shore centre; in this case the requests are for the *Reporting obligations and procedures* for clearance to go to port or entry to an MRS area. A receipt is sent to acknowledge that the request for service is received by the shore centre. The shore centre proceeds with some work to handle the request and will respond to the requesting ship with the relevant reporting requirements and procedures for the particular ship and voyage. In the generic sequence diagram, there are also sequences for loops and options related to the message exchange. Loops and options might not be relevant in the example.

² ISO (2019), input paper to IMO EGDH 1/9, submitted by ISO: "IMO DATA SET RELATED TO ACKNOWLEDGEMENT RECEIPTS", 4 October 2019.

In the example above a catalogue service (proxy service) could make the service visible on behalf of the shore centre.

In a sequence where the ship actually submits a report (TRS service), loops and options would be very relevant. As an example, a single window system that has received a ship report would check that the data received is correct and on the right format. The single window will then forward the relevant information to the correct authorities. Results of the work done by the shore centre are sent to the ship as a service response, for instance, by a single window; this can be a clearance to enter the port. The ship can both update and cancel the request in several iterations. For port clearance, this corresponds to sending a clearance message multiple times, when the ship has available more information to submit. The ship can also cancel the service request, for instance cancel the port clearance request.

Figure 10 – Request reporting obligations and procedures



To enable a sequence of data exchange similar to what is described in the examples above would require definitions of additional data elements (beyond conventions and regulations). The data elements would be within the computer and communication domain and will not require additional human interactions or administrative burdens.

The pattern can also be used to describe a use case where the client subscribes to updates from server until some time-out or until cancellation.

Note that for simplicity and consistency, the sequence diagram is foreseen to be an information exchange between the ship and shore. However, from a practical and real-world point of view, systems and services "on board" might be implemented elsewhere i.e. onshore or in some kind of cloud implementation. These sequence diagrams should be interpreted with these facts in mind.

See APPENDIX 1
PRELIMINARY USE CASES for complementing detailed information. (To be further developed)

Standards and harmonized data

The harmonization of data should be based upon the new revision of the IMO Compendium, which supports the transmission, receipt and response of information required for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo via electronic data exchange.

The IMO Compendium constructs the IMO Data Set, which identifies and defines all of the data elements related to reporting information requirements and the IMO Reference Data Model to establish the underlying hierarchical data structure used in electronic data exchange.

The IMO Data Set combined with the IMO Reference Data Model promotes harmonization among the relevant international standards used for electronic business from the World Customs Organization (WCO), the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), the International Organization for Standardization (ISO), and other organizations.

8.10 Relation to other Maritime Services

Digital information from the ship reporting system using common standards is beneficial for several stakeholders and actors involved.

In addition to authorities (e.g. border police, immigration, defence, coastguard, customs) requesting the information, the list below gives example of services that can benefit from access to ship reporting information.

Maritime Service	Examples of information related to MS 8
MS 1 – VTS Information service (INS)	Type of vessel, nationality, MMSI, IMO number, contact information
MS 2 – VTS Navigational assistance service (NAS)	Draft, cargo
MS 3 – Traffic organization service (TOS)	ETA/ATA, ISPS information, purpose of arrival
MS 4 – Port support service (PSS)	The majority of the information in a ship reporting system is useful and can be reused for an effective and transparent port operation
MS 5 – Maritime safety information (MSI) service	Provides information on changes to reporting requirements
MS 6 – Pilotage service	Ship reporting systems can exchange information with the pilot system. Easy access to information can be important for the pilot. A digital pilot requesting/booking system connected to the ship reporting system will increase efficiency.
MS 10 – Maritime assistance service (MAS)	Information about cargo, dangerous goods and persons on board can reduce time before assistance and contribute to the allocation of the appropriate resources for the actual situation
MS 11 – Nautical chart service	Contains charted information about areas where reporting is required

Maritime Service	Examples of information related to MS 8
MS 12 – Nautical publications service	Contains detailed information about reporting requirements, such as who must report, when reports are due, and to whom the reports must be submitted
MS 13 – Ice navigation service	Information from the ship reporting system can contribute to a more tailor-made and effective icebreaker service
MS 16 – Search and rescue (SAR) service	Salvage information, drifting patterns, SAR areas, rescue capabilities in the area

APPENDIX 1

PRELIMINARY USE CASES

User story

To best introduce the use cases we will set the stage by introducing a real-world example through a user story. Let's imagine a simplified future user story using the objectives of e-navigation solution 2 and of automatic ship reporting.

The main story is: a ship is leaving the port of *Murmansk* and the destination is set for the port of *Helsinki*.

- Before departure, the master of the ship submits a voyage plan (route, destination and waypoints) from the onboard system to a designated shore-based service dedicated to support voyage/reporting management.
- While the master is relaxing or concentrating on his or her other duties, the shore-based service is eagerly working on gathering the information about the reporting obligations, procedures, timing and other relevant information along the route of the ship.
- After a short period of time the onboard system/service receives a structured response from the shore-based service that provides all the necessary information relevant for reporting along the route.
- Based upon the information received, the onboard system/service starts preparing the various reports that need to be submitted during the voyage. The information collected, such as the ship name, call sign, IMO number, country codes, certificates and contact information is obtained from local databases on board; dynamic information, such as the ship position, heading and speed, is collected from the ship's positioning and/or AIS systems. Cargo, crew/passengers and similar information will, if possible, be collected from other management systems on board or ashore.
- After relaxing, the master is presented by the onboard system with the reporting obligations and the pre-populated fields reports, indicating missing information that needs to be filled in manually.
- The master will finalize the report(s) by populating the missing fields (if any) and approve the information to be automatically submitted at appropriate times and according to the relevant procedures set out by the reporting system onshore.
- During the ship voyage the onboard system will update the dynamic information in the reports, such as the ship position, heading and speed. The onboard system will schedule the reports for submission by keeping track of time and position.
- The onboard system will report the relevant information in a timely manner and automatically to the appropriate reporting system onshore.
- The shore system/service will acknowledge the reports submitted by the ship enabling the master to keep track of the status and progress of the automatic reporting.

High-level use case for automatic ship reporting

Based upon the user story above one can break down the story into three high-level use cases. The figure visualizes these use cases. The two actors depicted in the figure will comprise more actors in the detailed use cases.

The following sections break down and further elaborate the three use cases.

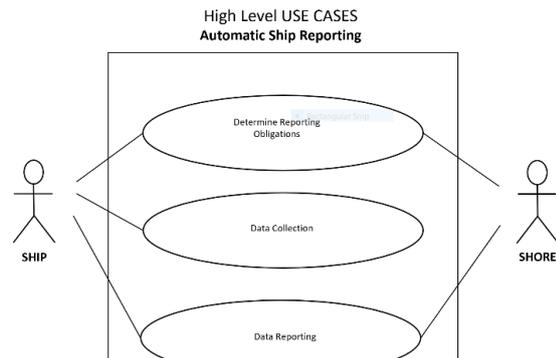


Figure 11 – Automatic reporting – high-level use cases

Use case: Determine reporting obligations

Actors:

- Ship (the reporting party).
 - Note: the ship/vessel as an actor can be realized by a representation onshore representing or assisting the ship to fulfil the reporting obligations.
- MRS/MSW (the party that sets the reporting requirements and makes visible the reporting interfaces).
 - Note: the MRS/MSW actor represents in this UC generic and harmonized interface/exposure of the reporting obligations and procedures (RO&P).
- Proxy (xx).
- Catalogue (xx).

Triggers:

- The ship finalizes the planned voyage by submitting the route.
- The ship changes the planned voyage by submitting the route update.
- By request from the ship.

Preconditions:

- Connectivity to the onshore representation of the ship, i.e. VIS or equivalent.

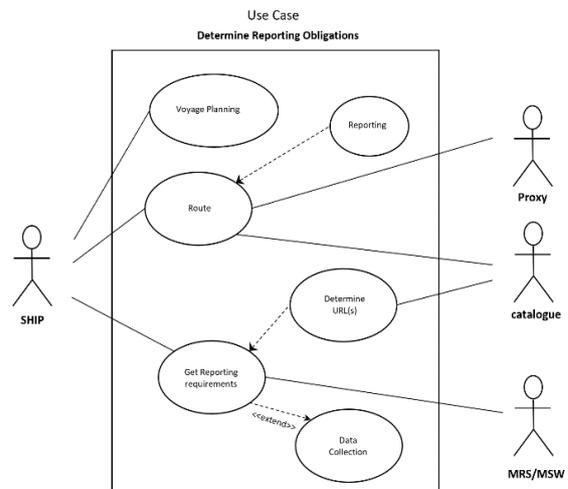
Post-conditions:

- The system and user on board will know the reporting requirements and procedures along the route until final destination.
- Reporting endpoints are known.
- The system on board will be ready to collect relevant data needed for the reports.
- The system on board will be able to schedule where and when to submit the relevant data to the reporting endpoints.

**Figure 122 – Determine reporting obligations
– use case**

Normal flow:

- The ship plans the voyage and reporting is included as part of the planning.
- The ship submits a voyage plan (route, destination and waypoints) from the onboard system.
- A proxy or catalogue services onshore will evaluate the route and identify the different reporting systems along the route, including at the destination. This is evaluated by the service registry in filtering out services according to coverage areas crossing the route and of service type reporting.
- The service registry returns URLs for the filtered list of reporting services. At this point in the normal flow the ship has two optional flows to choose from.



Catalogue/Proxy flow:

- The catalogue system or similar services onshore will request the endpoint URLs for the reporting obligations and procedures (RO&P) for the particular reporting system.
- The ship receives the reporting obligations, procedures and URLs for the report submissions from the catalogue system.

Ship flow:

- The ship onboard services will request directly the endpoint URLs for the reporting obligations and procedures for the particular reporting system.
- The ship receives the reporting obligations, procedures and URLs for the report submissions from the reporting system.
- The ship repeats (loops) the flow of requesting the RO&P for the subsequent reporting system if relevant.
- After repeating the steps of requesting the RO&P for the relevant reporting systems, the ship now has enough information to start preparing the ship report(s)
- The use case ends.

Alternative flows:

Alternative flows are dealing with cases where the various reporting points, procedures and obligations are already known to the ship. In these cases, the preliminary steps to identify the relevant reporting systems can be omitted.

Use case: Collecting data

Actors:

- Ship (the reporting party).
 - Note: the ship might comprise a full or partly shore system representing or assisting the ship to fulfil the reporting obligations.
- Company (the owner, freighter, charterer, etc.).
- Nav system (onboard).
 - Note: Might be GPS and/or AIS – any system that can give updated relevant data, such as position, speed and time.
- Local and external databases (databases with relevant data on board or at company).

Triggers:

- The ship knows or has determined the reporting obligations and procedures.
- By request from the ship, assuming the reporting obligations and procedures are known.

Preconditions:

- The ship knows the route and the RO&P for the relevant reporting systems during the voyage.

Post-conditions:

- The ship reports are ready for transmission at the scheduled geographical point, time or a combination.
- The ship can under any circumstances un-approve the report.
- The ship can under any circumstances cancel the report.

Normal flow:

- Knowing the RO&P the ship starts automatically to collect the relevant data for the draft report(s) to be submitted at a later stage.
- Fixed data, such as ship name, IMO and destination, are collected from onboard database(s).
- Data is collected from the company databases (if possible and relevant).
- Dynamic data is constantly updating the draft report(s).
- A draft report is presented to the ship.

The draft report is a unique instance, and changes are logged (?).

- Missing fields in the draft report (data not available or missing) are highlighted to the ship.
- The ship completes the report by filling in the missing fields, and/or updates incorrect information.
- Storing and logging.

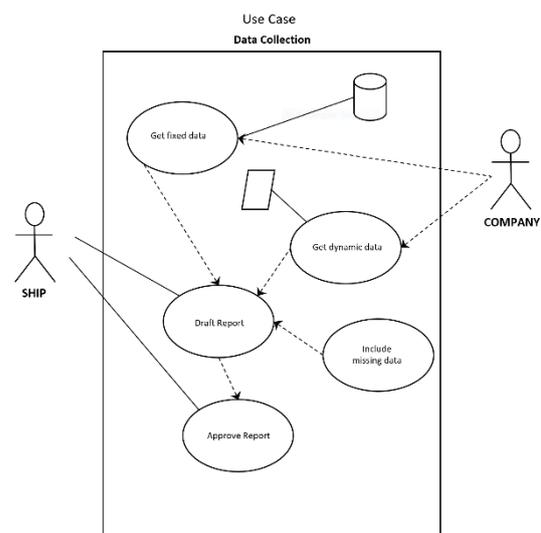


Figure 133 – Data collection – Use Case

- The ship approves the report(s) for submission.
- The report will be locked for updates, except for defined dynamic updates (pre-approved).

Alternative flows:

- If the voyage is cancelled or changed and the draft/approved reports created earlier are no longer relevant or valid, the ship should be able to delete the reports.
- The report are deleted and logs updated.
- The new or changed voyage should follow the normal flow.

The use case ends.

Use case: Data reporting

Actors:

- Ship (the reporting party).
 - Note: the ship might comprise a full or partly shore system representing or assisting the ship to fulfil the reporting obligations.
- Nav system (onboard)
 - Note: this might be GPS and/or AIS – any system that can give updated relevant data, such as position, speed and time.
- Local and external databases (databases with relevant data on board or at company)
- MRS /MSW (the party that accept the report electronically)
 - Note: the MRS /MSW actor represents in this UC generic and harmonized interface/exposure of the reporting submission.

Triggers:

- The scheduler initiates an approved report to be submitted, based upon geographical point, time or a combination.

Preconditions:

- Approved report(s) is available for submission.

Post-conditions:

- Report is acknowledged and approved by the MRS /MSW

Normal flow:

- The scheduling services are monitoring data from the dynamic system and the pending approved reports to be submitted.
- When a report is due, the scheduler initializes the report submission to the relevant reporting system.
- The ship can in any circumstances override the scheduler.
- The ship is informed if there is no approved report to be submitted.
- The MRS /MSW acknowledges the report.
- The MRS /MSW approves the report or requests updates or indicates errors.
- The ship behaves according to the response from MRS/MSW.
- The ship is presented with the status of the report.

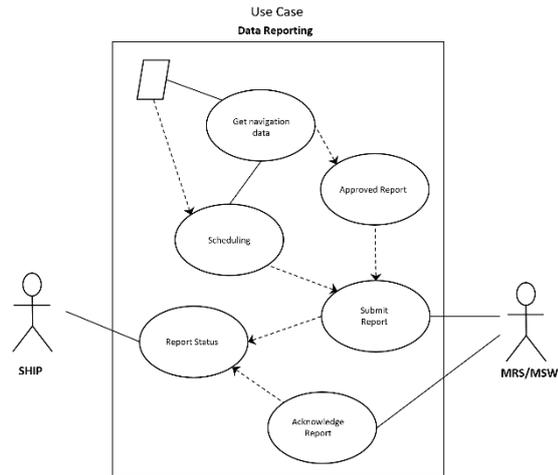


Figure 144 – Data reporting – Use Case

APPENDIX 2

SRS - Ship reporting systems product specifications

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIREMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
SP	Sailing plan	Before or as near as possible to the time of departure from a port within a system or when entering the area covered by a system.	The ship shall transmit the sailing plan (SP) on entry into the ship reporting system area by crossing the reporting line.	DIGITAL	S-127 (not report content), S-212, S-421. S-212 makes reference to a S-421 data set.
PR	Position report	When necessary to ensure effective operation of the system.	The ship shall transmit the position report (PR) on passing the reporting points.	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport
DR	Deviation report	When the ship's position varies significantly from the position that would have been predicted from previous reports, when changing the reported route, or as decided by the master.		DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport
FR	Final report	On arrival at destination and when leaving the area covered by a system.	The ship shall transmit the final report (FR) when finally exiting from the ship reporting system area by crossing the reporting line.	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIREMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
DG	Dangerous good report	When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of packaged dangerous goods, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges, into the sea.	Primary reports should contain items, A, B, C (or D), M, Q, R, S, T, U, X of the standard reporting format; details for R should be as follows: (See details reporting requirement in R)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			If the condition of the ship is such that there is danger of further loss of packaged dangerous goods into the sea, items P and Q of the standard reporting format should be reported; details for P should be as follows: (See details reporting requirement in P)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Particulars not immediately available should be inserted in a supplementary message or messages.	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIREMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
HS	Harmful substances report	When an incident takes place involving the discharge or probable discharge of oil (Annex I of MARPOL 73/78) or noxious liquid substances in bulk (Annex II of MARPOL 73/78).	In the case of actual discharge primary HS reports should contain items A, B, C (or D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X of the standard reporting format. In the case of probable discharge (se 3.4), item P should also be included. Details for P, Q, R, T and X should be as follows: (See details reporting requirement in P, Q, R, T and X)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			After the transmission of the information referred to above in the initial report, as much as possible of the information essential for the protection of the marine environment as is appropriate to the incident should be reported in a supplementary report as soon as possible. That information should include items, P, Q, R, S and X. (See details reporting requirement in P, Q, R, T and X)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			The master of any ship engaged in or requested to engage in an operation to render assistance or undertake salvage should report, as far as practicable, items A, B, C (or D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X of the standard reporting format. The master should also keep the coastal State informed of developments.	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIREMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
MP	Marine pollutants report	In the case of loss or likely loss overboard of harmful substances in packaged form including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges, identified in the International Maritime Dangerous Goods Code as marine pollutants (Annex III of MARPOL 73/78).	In the case of actual discharge, primary MP reports should contain items, A, B, C (or D), M, Q, R, S, T, U, X of the standard reporting format. In the case of probable discharge (see 3.4), item P should also be included. Details for P, Q, R, T and X should be as follows: (See details reporting requirement in P, Q, R, T and X)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			After the transmission of the information referred to above in the initial report, as much as possible of the information essential for the protection of the marine environment as is appropriate to the incident should be reported. That information should include items P, Q, R, S and X. (See details reporting requirement in P, Q, R, S and X)	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			The master of any ship engaged in or requested to engage in an operation to render assistance or undertake salvage should report, as far as practicable, items A, B, C (or D), M, P, Q, R, S, T, U, X of the standard reporting format. The master should also keep the coastal State informed of developments.	DIGITAL	S-127 (not report content); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIRMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
PROBDIS	Probability of discharge	The probability of a discharge resulting from damage to the ship or its equipment is a reason for making a report. In judging whether there is such a probability and whether the report should be made, the following factors, among others, should be taken into account:	The nature of the damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment; and	DIGITAL	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
			Sea and wind state and also traffic density in the area at the time and place of the incident.	DIGITAL	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
		It is recognized that it would be impracticable to lay down precise definitions of all types of incidents involving probable discharge which would warrant an obligation to report. Nevertheless, as a general guideline the master of the ship should make reports in cases of:	Damage, failure or breakdown which affects the safety of ships; examples of such incidents are collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, cargo shifting; and	DIGITAL	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
			Failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation; examples of such incidents are failure or breakdown of steering gear, propulsion plant, electrical generating system, essential shipborne navigational aids.	DIGITAL	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation

DESIGNATOR	FUNCTION	INFORMATION REQUIRED	DETAILED REPORTING REQUIRMENTS	TYPE	S-100 REFERENCE
LANG	Language	Where language difficulties may exist, the languages used should include English, using where possible the Standard Marine Navigational Vocabulary. Alternatively, the International Code of Signals may be used to send detailed information. When the International Code is used, the appropriate indicator should be inserted in the text, after the alphabetical index.		DIGITAL	most S-100 based product specifications have a complex attribute with language attribute using the ISO639-3 code list
REFCHART	Reference chart	Indicate the reference chart	Chart datum is World Geodetic System 1984 (WGS 84) datum	DIGITAL	??
GIVE IN FULL	Any other report	Any other report should be made in accordance with the system procedures as notified in accordance with paragraph 9 of the General Principles. (See details reporting requirement in resolution A.851(20))	All VHF, telephone, radar, AIS and other relevant information will be recorded and the records stored for 30 days.	DIGITAL	S-127, possibly S-212

ANNEX 6

DESCRIPTION OF MARITIME SERVICE 10

MS 10 – Maritime assistance service (MAS)

10.1 Submitting organization

Norway

10.2 Coordinating bodies

IMO and Norway

10.3 Description of the Maritime Service

The most common events requiring MAS are:

- fire
- explosion
- damage to the ship, including mechanical and/or structural failure
- collision
- pollution
- impaired vessel stability
- grounding

Resolution A.950(23) on *Maritime assistance services (MAS)* specifies that the circumstances of a ship's operation that involve MAS are not those requiring rescue of persons. Three situations can arise:

- the ship is involved in an incident (e.g. loss of cargo, accidental discharge of oil) that does not impair its seakeeping ability but nevertheless has to be reported;
- the ship, according to its master's assessment, is in need of assistance but is not in a distress situation (about to sink, fire developing, etc.) that requires the rescue of those on board; and
- the ship is found to be in a distress situation and those on board have already been rescued, with the possible exception of those who have remained aboard or have been placed on board to attempt to deal with the ship's situation.

However, if in an evolving situation the persons on board find themselves in distress, the involvement of MRCC will have priority over MAS. Accordingly, MAS is responsible only for receiving and transmitting communications and monitoring the situation.

Development of scenarios including their potential consequences with regard to safety of persons and pollution, fire, toxic and explosion risks.

10.4 Purpose

The purpose of this MS is to manage communications between the coastal State and the master requiring assistance.

As an intermediary, the main purposes of the MAS are:

- receiving the reports, consultations and notifications required by the IMO instruments referred to in annex 1 of resolution A.950(23) in the event of an incident involving a ship;
- monitoring the ship situation if a report, as referred above, discloses an incident that may cause the ship to be in need of assistance;
- serving as the point of contact between the master and the coastal State concerned, if the ship's situation requires exchanges of information between the ship and the coastal State but is not a distress situation that could lead to a search and rescue operation; and
- serving as the point of contact between those involved in a marine salvage operation undertaken by private facilities at the request of parties having a legitimate interest in the ship and the coastal State, if the coastal State concerned decides that it should monitor all phases of the operation.

10.5 Operational approach

The establishment of MAS should not necessarily entail the set-up of a new organization. The functions of MAS could, at the discretion of the Administration, be discharged by an existing organization, preferably MRCC, or alternatively a harbour master's office, a coastguard operations centre (if one exists) or another body.

Coastal States are requested to notify IMO of the existence and details (call numbers, call signs, etc.) of their MAS, in accordance with the predetermined format (resolution A.950(23), annex 2, appendix).

MAS should be operational on a 24-hour basis and it should be possible for the English language to be used in exchanges between a ship in need of assistance and MAS. Also, MAS should be authorized by their respective Governments to exchange with each other information concerning reports received and situations involving ships which may be in need of assistance.

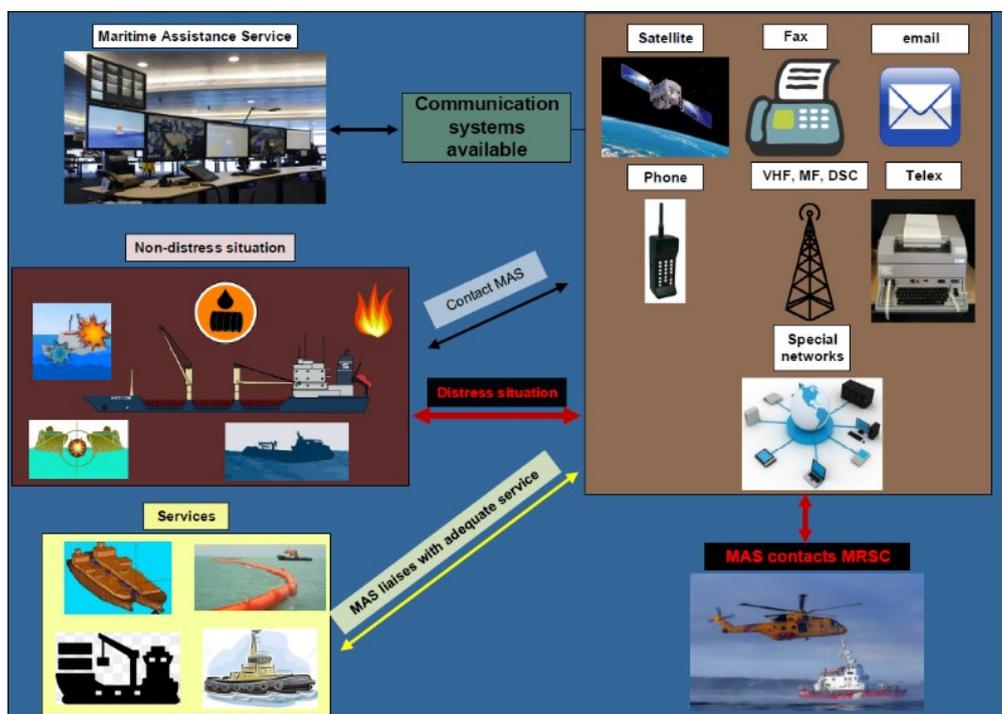
Information on MAS is periodically updated in the Global Integrated Shipping Information System.

The development of a database containing the key services' contact information and availability of their respective resources would help move towards the digitalization of MAS.

Also, the use of templates listing the types of incidents that commonly occur and their level of severity could facilitate ship-to-shore-based communication. The exchange of information on key services, their contact details, capabilities and geographical service areas could be developed as an S-100 based product specification. On the ship side, digital nautical publications in the S-12x series of product specifications, such as S-123 (Marine Radio Service), could contain MAS information.

The figure below illustrates briefly the different MAS functions:

Figure 10-1 – Illustration of some functions provided by MAS



10.6 User needs

In the future, this MS aims to facilitate access to all necessary MAS information required by ships in distress, in order to provide user-friendly and understandable information by using modern technology and common standards.

Effective communications and exchange of information between relevant stakeholders would contribute to efficient and time-reducing MAS operations. Electronic exchange of information would significantly contribute to the improvement of this service. For example, notifying a ship master in distress or in the area necessary of information accordingly.

Information from several sensor and information systems can be easily accessible when common standards and product specifications are developed and harmonized. Information from ship reporting/single window environment systems will contribute with crucial up-to-date information of necessary quality.

Increased connectivity, through sharing of harmonized digital information regarding MAS operations will reduce human factor errors, such as language barriers or outdated information in publications, enhancing efficiency and access to information in a fast and easy-to-use manner.

In some of these situations, the ship's assistance may require the designation of a place of refuge in order to limit the navigational impacts, protect the environment or facilitate repairing the ship. In that case, an assessment of risks related to the identified event should take into account:

- .1 environmental and social factors, such as:
 - .1 safety of those on board;
 - .2 threat to public safety;
 - .3 pollution caused by the ship;

- .4 sensitive habitats and species; and
- .5 facilities available; and
- .2 natural conditions, such as:
 - .1 prevailing winds and sea conditions;
 - .2 tides and tidal currents; and
 - .3 bathymetry.

10.7 Information to be provided

Table 10-1: Examples of types of information provision that MAS can cover

Information related to:	Examples
General information	<ul style="list-style-type: none"> • Competent MAS • Roles and responsibilities of authorities and responders (fire-fighting capability) • Responsible SAR coordination centre • Contact information to MRCC/operator • Ongoing operations in an area
MAS information	<ul style="list-style-type: none"> • MAS geographical coordinates, contact information, capacity, etc. • Information on available resources for lightering • Information on available resources for pollution combating and recovery • Information on available resources for towage • Information on available resources for stowage • Information on available resources for salvage • Information on available resources for storage • Contingency planning • Evacuation facilities • Type of operation • What and when • Vessels involved • Communication

10.8 Associated technical services

The *Guidance on minimum communication needs of maritime rescue coordination centres (MRCCs)* (COMSAR/Circ.37) is recommended as a basis. This circular identifies the following communication systems, such as:

- telephone links;
- fax links;
- telex link;
- VHF and MF with DSC;
- ordinary VHF;
- COSPAS-SARSAT and Inmarsat-E satellite alert systems;

- special networks – examine the possibility of linking with existing networks (Administration, armed forces telephone networks), in particular the aeronautical fixed telecommunication network (AFTN), which provides a link with the aeronautical rescue organization; and
- Inmarsat-C ship earth station or other satellite service providers.

S-123 (Marine radio service) data products contain contact details for MRCCs.

To be further developed

10.9 Relation to other Maritime Services

Maritime Service	Examples of information related to MS 10
MS 1 – VTS Information service (INS)	Local sensor information such as CCTV, Radar, AIS. Regulations, other traffic
MS 2 – VTS Navigational assistance service (NAS)	Exchange of routes, directions, navigation advices and assistance
MS 3 – Traffic organization service (TOS)	Information regarding regulations and other traffic
MS 4 – Port support service (PSS)	Port availability and anchorage are in the port, services related to the MAS situation
MS 5 – Maritime safety information (MSI) service	All information depending on the structure of MSI
MS 6 – Pilotage service	Contact information for pilotage, pilot assistance, pilot request
MS 7 – Tug service	Tug capacity, contact information, tug order and updates
MS 8 – Vessel shore reporting	Information about the reporting formalities, local regulations, contact information, notification about dangerous cargo, number of persons on board, arrival and departure information etc.
MS 9 – Telemedical assistance service (TMAS)	Contact information
MS 11 – Nautical chart service	Local area updates, chart updates, Notice to mariners
MS 12 – Nautical publications service	Tidal tables, notice to mariners, list of lights, information updates to publications. Contact information.
MS 13 – Ice navigation service	Ice routes, ice conditions, ice-breaking assistance
MS 14 – Meteorological information service	Weather information, visibility, wave information.
MS 15 – Real-time hydrographic and environmental information services	Horizontal and vertical tidal information in an area, real-time current, real-time wave form sensors in an area
MS 16 – Search and rescue (SAR) service	Search and rescue contact information, SAR capacity. SAR areas of operations.

ANNEXE 7

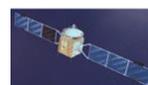
PROPOSITIONS DE L'OMI RELATIVES AU PROJET DE TRANSITION NUMÉRIQUE

Historique du projet

L'OMI est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers et de l'atmosphère par les navires. Au fil des années, cette mission s'est traduite concrètement par l'adoption de prescriptions relatives à l'emport de nouveaux équipements et par l'obligation d'échanger des renseignements. Quelques exemples des équipements électroniques perfectionnés adoptés en conséquence ainsi que des obligations en matière de déclaration sont présentés ci-contre. Ces exemples coïncident également dans le temps avec la troisième révolution industrielle, c'est-à-dire l'informatisation et la communication numérique. Aujourd'hui, la quatrième révolution industrielle ("Industrie 4.0") est advenue, qui se caractérise par les systèmes cyber-physiques, l'automatisation avancée, la robotique, la réalité virtuelle, etc. Dans ce contexte, il est intéressant de noter que l'évolution du secteur maritime a suivi de près les révolutions industrielles correspondantes, notamment la première (la mécanisation) et la deuxième (la production de masse, c'est-à-dire le moteur diesel à bord navires). C'est pourquoi, la vague actuelle de numérisation et d'automatisation du secteur maritime est souvent appelée "Maritime 4.0".



1969 : APRA
Radar
anticollision



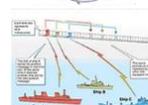
1981 :
Communications
par satellites –
INMARSAT,
MARECS



1982 :
RLS COSPAS
SARSAT



1995 :
OMI Prescriptions
des GPS en matière
de performance

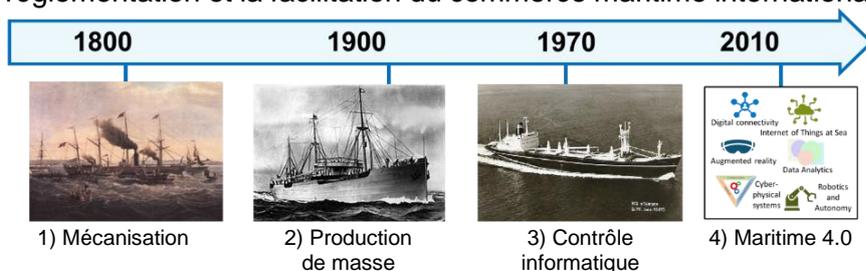


2000 : Introduction
de l'AIS dans la
règle V/19 de la
Convention SOLAS



2004 :
Entrée en vigueur
du Code ISPS

Le Comité de la simplification des formalités (Comité FAL) de l'OMI traite des questions liées à la facilitation du trafic maritime international et vise à garantir un juste équilibre entre la réglementation et la facilitation du commerce maritime international. Depuis l'an 2000 environ,



de nombreux efforts ont été consacrés à la transition numérique du secteur maritime, principalement en ce qui concerne les opérations portuaires assistées par systèmes électroniques

et les certificats électroniques des navires. En 2020, ces travaux ont franchi une étape importante avec la signature de l'accord entre l'OMI, l'OMD, la CEE et l'ISO sur l'élaboration d'un modèle commun de données de référence de l'OMI. Il s'agissait d'une étape importante pour surmonter ce qui constitue un obstacle majeur à la poursuite de la numérisation dans le secteur maritime : le manque d'harmonisation entre les spécifications et les normes régionales et sectorielles. Il s'agit d'un problème grave compte tenu de la taille relativement réduite du secteur maritime, qui compte environ 100 000 navires et 8 000 ports. En comparaison des quelque 7,5 milliards de téléphones mobiles, il devrait être clair que le secteur maritime doit renforcer sa coopération en matière d'élaboration de normes numériques internationales.



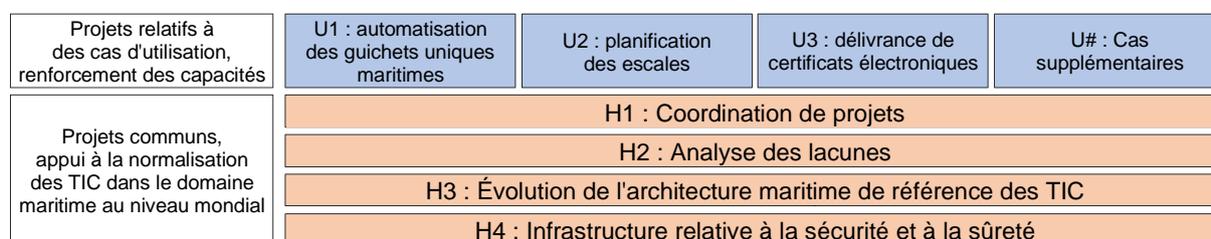
Objectifs et activités au titre du projet

Il ne fait aucun doute que la numérisation et l'automatisation contribueront de façon décisive à améliorer encore la sûreté, la sécurité et le respect de l'environnement dans le secteur des transports maritimes. Cependant, la transition numérique du secteur maritime est entravée par l'absence de normes internationalement reconnues ainsi que par un environnement commercial très complexe où chaque partie possède souvent ses propres spécifications et normes numériques internes.

Le portefeuille de projets proposé se compose de plusieurs projets spécifiques de renforcement des capacités, soutenus par des projets d'infrastructure "horizontaux" et de portée plus large, dont les objectifs sont les suivants :

- 1. Accélérer la transformation numérique du secteur maritime et l'harmoniser au niveau international en élaborant une architecture maritime de référence des TIC et des normes centrales.**
- 2. Renforcer la dimension internationale de la transition numérique du secteur maritime en renforçant les capacités de manière ciblée dans le cadre de plusieurs projets relatifs à des cas distincts d'utilisation.**
- 3. Renforcer l'acceptation, par la population active et entre les sexes, de nouvelles solutions numériques en élaborant de nouvelles recommandations en matière de familiarisation et de formation.**

La structure générale du portefeuille de projets proposé est présentée dans la figure ci-dessous. La proposition contient trois projets spécifiques de renforcement des capacités (en bleu), qui portent sur les guichets uniques maritimes, la planification des escales et les certificats électroniques. D'autres propositions de projets peuvent être élaborées selon les besoins. Quatre activités horizontales sont proposées (en orange). Il s'agit notamment d'une analyse globale des lacunes en vue de la transition numérique du secteur maritime, car on sait peu de choses sur la situation internationale en la matière. Il est également suggéré de mettre en œuvre un projet sur les prescriptions générales en matière d'infrastructure de TIC et un autre sur l'élaboration d'une solution commune s'agissant de l'infrastructure relatives à la sécurité et à la sûreté du secteur maritime. En outre, pour atteindre les objectifs généraux, il faudra également mettre au point un projet visant à coordonner les projets horizontaux et les projets relatifs à des cas d'utilisation, ainsi qu'à garantir l'adhésion générale aux résultats.



L'idée qui sous-tend cette proposition est donc de combiner les projets traditionnels de renforcement des capacités avec des activités horizontales afin de maximiser les retombées des projets, tant pour les participants aux projets de renforcement des capacités que pour les milieux maritimes dans leur ensemble. La coordination des projets de renforcement des capacités permettra également à ces entités de tirer parti de tous les résultats découlant des

projets et d'obtenir des prescriptions actualisées et contrôlées sur le plan de la qualité quant à l'orientation à donner à l'utilisation des normes numériques. Les projets de renforcement des capacités permettront également de donner un avis précieux concernant l'effort de normalisation au sens large.

Pour un complément d'information, veuillez vous mettre en relation avec le secrétariat de l'OMI à l'adresse falsec@imo.org.

ANNEXE 8

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		
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		
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 achevés		FAL 46/24, paragraphe 14.8

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 différés		FAL 43/20, paragraphe 7.21; MSC 101/24, paragraphes 11.10 et 11.11; NCSR 8/14/1; résolution MSC.467(101); MSC.1/Circ.1610; MSC 104/18, paragraphe 15.19
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 de développement durable	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		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			Travaux achevés		FAL 39/16, paragraphe 13.4.1
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du	5.6	Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à	2023	FAL			Travaux en cours		FAL 44/21, paragraphe 18.2

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
commerce international et sa sûreté		faciliter le trafic maritime international							
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 achevés		FAL 46/24, paragraphe 13.11
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			Travaux achevés		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).

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	5.9	Élaboration de recommandations pour l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des données aux fins de l'échange de l'information au moyen du guichet unique maritime	2022	FAL			Travaux achevés		FAL 41/17, paragraphe 14.3; FAL 46/24, paragraphe 7.5
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		FAL 42/17, paragraphe 14.1; FAL 46/24, paragraphe 3.7
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 achevés		FAL 42/17, paragraphe 14.6; FAL 46/24, paragraphe 10.8
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce	5.13	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2022	FAL/LEG/ MSC			Travaux différés		FAL 41/17, paragraphe 7.15; MSC 98/23, paragraphe 16.14; FAL 43/20, paragraphe 10.7;

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
international et sa sûreté									MSC 101/24, paragraphe 19.8; MSC 104/18, paragraphe 9.5
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			Travaux achevés		FAL 44/21/1, paragraphe 18.4; FAL 46/24, paragraphe 15.7
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		FAL 44/21/1, paragraphe 18.7
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.16	Introduction de la notion de renseignements préalables concernant les passagers (RPCV)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime	2023	FAL			Travaux en cours		
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI	Travaux continus	MSC/MEPC/FAL/LEG	III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR		Travail continu		MSC 76/23, paragraphe 20.3;

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
		relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement, à la facilitation, à la responsabilité et à l'indemnisation							MSC 78/26, paragraphe 22.12
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.6	Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins	Travaux annuels	MSC/FAL			Travaux achevés		
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.1	Approbation de mesures visant à mettre au point, entretenir et moderniser les systèmes d'information et de directives connexes (GISIS, sites Web, etc.)	Travaux continus	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.9	Révision des documents sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	2023	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		
OW. Autres travaux	OW 3	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour la période biennale 2022-2023 acceptées par les comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		

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 8	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	Travaux achevés		C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5
OW. Autres travaux	OW 9	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	Travaux achevés		C 120/D, paragraphes 17 a).1 à 17 a).5

ANNEXE 9

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 10

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

Adoption de l'ordre du jour; rapport sur les pouvoirs des représentantes et représentants

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

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

Examen et mise à jour du Manuel explicatif 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

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 de directives sur les systèmes communautaires portuaires²

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

Mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités²

Introduction de la notion de renseignements préalables concernant les passagers (RPCV)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime

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

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

¹ La liste des points inscrits 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.

Programme de travail

Élection à la présidence et à la vice-présidence pour 2024

Divers

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

ANNEXE 11

**LISTE D'INSTRUMENTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU COMITÉ DE LA
SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LESQUELS DES VERSIONS
RÉCAPITULATIVES SERAIENT DES PLUS UTILES***

	Instrument	Justification	Organe	Autres remarques
1	Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL)	La Convention FAL a été adoptée le 9 avril 1965 et a été modifiée 14 fois (un amendement à la Convention et 13 à l'annexe). Dix amendements à l'annexe ont été adoptés par le biais de résolutions FAL.	FAL	<p>Le dernier amendement à la Convention FAL a été adopté par le FAL 40 en 2016 (résolution FAL.12(40)). Cet amendement est une version récapitulative de l'Annexe de la Convention. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'établir de version récapitulative de la Convention FAL. La note verbale NV.017 contient la correction d'erreurs concernant la résolution FAL.12(40), afin d'inclure le formulaire pour recueillir des renseignements concernant le passager clandestin spécifié dans la pratique recommandée 4.6.2 en tant qu'appendice 2, comme convenu par le FAL 42 (FAL 42/17, paragraphe 3.7.3).</p> <p>Un texte récapitulatif figure dans l'édition récapitulative de 2017, la dernière en date diffusée par les Services des publications de l'OMI.</p> <p>Le nouvel amendement à la Convention FAL, approuvé par le FAL 45 et diffusé par la lettre circulaire n° 4434, devrait être adopté par le FAL 46. Cet amendement est une version récapitulative de l'Annexe de la Convention.</p>

* Le texte des résolutions portant adoption des instruments énumérés et des amendements apportés peut être consulté sur IMODOCS dans l'onglet "Traités".

ANNEXE 12

DÉCLARATIONS DE DÉLÉGATIONS*

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

Statement by the delegation of Australia

"Thank you Chair,

Australia aligns itself with the intervention of those that have spoken and condemns in the strongest possible terms Russia's unprovoked, unjustified and unlawful invasion of Ukraine. It is a gross violation of international law, including the Charter of the United Nations. The Russian Federation's actions present an immediate and ongoing threat to the safety of seafarer and shipping in the Black Sea and the Sea of Azov. Australia deplores any form of harassment of seafarers and calls on the Russian Federation to desist these actions immediately.

This delegation thanks Ukraine for the update provided and aligns itself with the points raised in their intervention and supports representing all of these important points in the report of this Committee.

Thank you"

Statement by the delegation of Canada

"Thank you Chair.

Canada condemns in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine. This invasion is not just an attack on Ukraine. It is an attack on international law, democracy, freedom, and human rights.

The invasion severely threatens the safety of and security of merchant shipping, the protection of the marine environment, the lives of seafarers and the integrity of global supply lines.

It is also a fundamental breach of the object and purpose of the FAL Convention which is to facilitate international maritime traffic, and to avoid unnecessary delays to ships and to persons and property on board.

At its 35th Extraordinary session the Council condemned the actions of the Russian Federation and deplored their impact on the safety and security of merchant shipping and on the wellbeing of seafarers.

The Council instructed each of the IMO's committees to find ways to support affected seafarers and commercial vessels and to consider the implications of the Russian Federation's invasion of Ukraine on the implementation of the Organization's instruments.

In order to implement this direction from the Council, Canada fully supports the declaration of Ukraine and aligns itself with France and other states and requests that our Committee make

* 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).

a clear statement that the Russian Federation's invasion of Ukraine and interference with navigation in the Black Sea, Kerch Strait and Sea of Azov is incompatible with its fundamental obligations under the FAL Convention and cannot be tolerated.

I ask that my statement be attached to the record of decision."

Statement by the delegation of France

"Madame la Présidente,

D'emblée, au nom des États membres de l'Union européenne qui sont tous membres de l'OMI, la France souhaite exprimer sa pleine solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien, dont la vie a été affectée par la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, que nous condamnons avec la plus grande fermeté. L'Union européenne est aux côtés de l'Ukraine et de son peuple. L'agression militaire non provoquée et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine constitue une violation flagrante du droit international et de la Charte des Nations unies. Elle porte atteinte à la sécurité et à la stabilité européennes et mondiales et cause des pertes massives en vies humaines et des blessures aux civils.

Nous exigeons de la Fédération de Russie qu'elle cesse immédiatement ses actions militaires, qu'elle retire sans condition toutes ses forces et équipements militaires de l'ensemble du territoire ukrainien, qu'elle respecte pleinement l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues. Nous exigeons également que la Fédération de Russie se conforme à la résolution 68/262 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur "l'intégrité territoriale de l'Ukraine" et aux résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptées le 2 mars et le 24 mars respectivement, sur "l'agression contre l'Ukraine" (A/RES/ES-11/1) et sur "les conséquences humanitaires de l'agression contre l'Ukraine" (A/RES/ES-11/2). Je voudrais rappeler à cet égard que, face à une situation de plus en plus préoccupante, les États membres de l'Union européenne ont récemment décidé d'interdire leurs ports aux navires russes.

Madame la Présidente,

À l'OMI, la 35^e session extraordinaire du Conseil a adopté en mars par consensus une déclaration condamnant fermement la violation par la Fédération de Russie de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, y compris de ses eaux territoriales, qui représente un grave danger pour la vie et un risque sérieux pour la sécurité de la navigation et l'environnement marin. Cette déclaration a souligné les conséquences désastreuses de cette situation sur la sécurité et le bien-être des marins et sur la sécurité du transport maritime international, ainsi que la nécessité de préserver les chaînes d'approvisionnement qui font vivre les autres nations et le peuple ukrainien. En conséquence, les comités de l'OMI ont été invités à examiner les implications de cette invasion pour la mise en œuvre des instruments de l'Organisation, et à prendre les mesures appropriées.

C'est pourquoi la France souhaite que cette question soit étudiée de manière approfondie par la 46^{ème} session du comité de la simplification des formalités en prenant en compte le document FAL 46/23 de l'Ukraine. En effet, l'article 1 de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international stipule que son objectif principal est l'adoption de toutes les mesures appropriées pour faciliter et accélérer le trafic maritime international et pour éviter les retards inutiles aux navires ainsi qu'aux personnes et aux biens à bord.

La France apporte donc son entier soutien à la demande exprimée par la Délégation de l'Ukraine. Nous souhaitons que notre comité prenne une décision en réaction aux à la suite des interférences avec la navigation dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kerch,

liées à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qui sont incompatibles avec ses obligations fondamentales au titre de la convention FAL.

Merci madame la présidente."

(English translation of the statement)

"Chair,

At the outset, on behalf of the Member States of the European Union that are members of the IMO France wishes to express its full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people, whose lives have been affected by Russia's war of aggression against Ukraine, which we condemn in the strongest possible terms. The European Union stands by Ukraine and its people. Russia's unprovoked and unjustified military aggression against Ukraine blatantly violates international law and the UN Charter, undermining European and global security and stability and causing massive loss of life and injury to civilians.

We demand that the Russian Federation immediately ceases its military actions, unconditionally withdraws all forces and military equipment from the entire territory of Ukraine, fully respects Ukraine's territorial integrity, sovereignty and independence within its internationally recognised borders. We also demand that the Russian Federation abides by the UNGA resolution 68/262 on "Territorial integrity of Ukraine" and the UN General Assembly resolutions adopted on 2 March and 24 March respectively, on "Aggression against Ukraine" (A/RES/ES-11/1) and on "Humanitarian consequences of the aggression against Ukraine" (A/RES/ES-11/2)". I would like to recall in this regard that, faced with an increasingly worrying situation, the European Union member states recently decided to ban Russian ships from their ports.

Chair,

At the IMO, the 35th Special Session of the Council adopted in March by consensus a statement strongly condemning the violation by the Russian Federation of the territorial integrity and sovereignty of Ukraine, including its territorial waters, which represents a serious danger to life and a serious risk to the safety of navigation and the marine environment. The statement underlined the dire consequences of this situation for the safety and welfare of seafarers and the safety of international shipping, as well as the need to preserve the supply chains that sustain other nations and the Ukrainian people. Consequently, the IMO committees have been asked to examine the implications of this invasion for the implementation of the Organisation's instruments, and to take appropriate measures.

This is why France would like this issue to be studied in depth by the 46th session of the Facilitation Committee, taking into account document FAL 46/23 from Ukraine. Indeed, Article 1 of the 1965 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic stipulates that its main objective is the adoption of all appropriate measures to facilitate and expedite international maritime traffic, and to avoid unnecessary delays to ships and to persons and property on board,

France therefore fully supports the request made by the Delegation of Ukraine. We wish that our Committee takes a decision in response to the interference with navigation in the Black Sea, the Sea of Azov and the Kerch Strait related to the invasion of Ukraine by the Russian Federation, which is incompatible with its fundamental obligations under the FAL Convention.

Thank you, Chair."

Statement by the delegation of Norway

"Thank you Chair,

Norway joins other members in condemning Russia's attack on Ukraine in the strongest possible terms.

Russia's attack on Ukraine with the assistance of Belarus is an unprovoked and illegal attack on a peaceful neighbour. It is a clear and unacceptable violation of international law. It is a flagrant breach of the most fundamental rules of international relations and respect for the sovereignty and territorial integrity of UN member states. The military attack against Ukraine – an independent and sovereign state – is a Clear violation of international law and the UN Charter

We also condemn Belarus's assisting role in this war of aggression.

The actions of Russia further threatens the safety and security of the commercial shipping, the lives of seafarers and the protection of the marine environment in the Black Sea and the Sea of Azov. Ensuring the safety and welfare of seafarers is crucial. The IMO should continue to encourage all member states and relevant international organisations, such as the ILO, to strengthen their efforts to ensure the safety and welfare of seafarers, and that their rights under the relevant international conventions are upheld.

Our support for the independence, sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognised borders remains unwavering.

Our thoughts are with the Ukraine people."

Statement by the delegation of Russian Federation

"Российская Федерация, прежде всего, хотела бы поблагодарить Генерального Секретаря и его специального советника за предоставление обновленной информации от Секретариата ИМО касательно текущей ситуации с эвакуацией торговых судов и их экипажей из Азовского моря и украинских портов Чёрного моря. Со своей стороны подтверждаем, что наша делегация находится в постоянном контакте по этому вопросу как с Генеральным Секретарем ИМО, так и со специальным советником и предоставляет Секретариату свежие данные, основанные на имеющихся фактах.

Еще раз повторяем и подтверждаем тот факт, что Российская Федерация, в соответствии с решениями 35-й внеочередной сессии Совета, создала гуманитарный безопасный коридор в Чёрном море протяженностью 80 морских миль в юго-западном направлении для выхода иностранных судов из украинских портов в открытое море. К сожалению, как было также отмечено Генсеком и специальным советником, в настоящее время использование этого гуманитарного коридора не представляется возможным из-за действий украинской стороны, которая оказалась неспособной обеспечить безопасный выход торговых судов из своих черноморских портов. Также отмечаем, что эвакуация моряков из порта Мариуполь в Азовском море, после того как Российская Федерация получила доступ к этому порту, проходит в настоящее время и многие моряки были успешно эвакуированы и уже находятся дома.

При этом следует также отметить, что Российская Федерация обеспечила безопасный выход торговых судов для продолжения своих запланированных рейсов из порта Бердянск Азовского моря. Касательно моряков и судов, находящихся в черноморских украинских портах мы призываем украинскую сторону разблокировать эти порты и

позволить торговым судам выйти в море или обеспечить безопасную эвакуацию моряков.

В отношении влияния текущей ситуации в данном районе на глобальные цепочки поставок товаров еще раз отмечаем, что это является прямым следствием введения незаконных односторонних ограничительных мер против Российской Федерации.

Наша делегация еще раз заверяет всех присутствующих, что будет продолжать отслеживать ситуацию с эвакуацией моряков и выводом торговых судов из данного района и своевременно информировать Секретариат ИМО о ее развитии. "

(English translation of the statement)

"The Russian Federation, first of all, would like to thank the IMO Secretary-General and his Special Adviser for providing an update from the IMO Secretariat regarding the current situation with the evacuation of merchant ships and their crews from the Sea of Azov and Ukrainian ports in the Black Sea. For our part, we confirm that our delegation is in constant contact on this issue with both the IMO Secretary-General and the Special Adviser and provides the Secretariat with up-to-date data based on the available facts. "

We reiterate and reaffirm the fact that the Russian Federation, in accordance with the decisions of the 35th Extraordinary Session of the Council, has created a humanitarian safe corridor in the Black Sea with a length of 80 nautical miles in a south-westerly direction for the exit of foreign ships from the Ukrainian ports to the open sea. Unfortunately, as was also noted by the Secretary-General and the Special Advisor, at present the use of this humanitarian corridor is not possible due to the actions of the Ukrainian side, which was unable to ensure the safe exit of merchant ships from their Black Sea ports. We also note that the evacuation of seafarers from the port of Mariupol in the Sea of Azov, after the Russian Federation gained access to this port, is currently underway and many of them have been successfully evacuated and are already at home.

At the same time, it should also be noted that the Russian Federation ensured the safe exit of merchant ships to continue their scheduled voyages from the port of Berdyansk in the Sea of Azov. Regarding seafarers and ships in the Black Sea Ukrainian ports, we call on the Ukrainian side to unblock these ports and allow merchant ships to go to sea or ensure the safe evacuation of seafarers.

With regard to the impact of the current situation in the region on the global supply chains of goods, we have to note once again that this is a direct consequence of the introduction of illegal unilateral restrictive measures against the Russian Federation.

Our delegation once again assures all those present that it will continue to monitor the situation with the evacuation of seafarers and merchant ships from the area and promptly inform the IMO Secretariat about its development."

Statement by the delegation of Ukraine

"Madam Chair,

Before we proceed with the discussion of the remaining agenda items, this delegation would like to make a statement with regard to recent Russia's interference with the safety and security of navigation in the maritime areas under Ukraine's jurisdiction.

Just yesterday Russian occupation troops invaded the territory of the Berdiansk Nyzhnii Lighthouse facility (located in Zaporizhzhia Oblast, Ukraine) and committed the forced

switch- off of the equipment of the Ukrainian Berdiansk NAVTEX Coastal Station, which was tasked to broadcast the Maritime Safety Information (MSI) with the service area – the Sea of Azov and the Kerch Strait. According to the reports, Russians are attempting to perform illegal manipulations with the seized equipment of the mentioned Station that violates all and any norms and regulations of the international guiding documents concerning the MSI promulgation and poses threats to the navigational safety in the Sea of Azov.

Ukraine strongly protests against the illegal actions committed by the Russian occupation authorities, including the intrusion into functioning of the Ukrainian Berdiansk NAVTEX Coastal Station, and urges the IMO to take all appropriate measures. The State Hydrographic Service of Ukraine has already issued a broadcast by the Odesa NAVTEX Station Coastal Warning 115/22 to properly inform the seafarers, as well as made the NAVAREA III Regional Coordinator and the Chair of the IMO NAVTEX Coordinating Panel cognizant of the aforementioned incident.

This delegation wishes to underline that as the Ukrainian Berdiansk NAVTEX Coastal Station is currently out of control of the State Hydrographic Service of Ukraine, communication to the Station has been disconnected. Until the restoration of control over this Coastal Station to the full scale, the Ukrainian Side does deny its responsibility for all and any possible consequences for the illegal usage of the seized equipment by the Russian occupation forces.

I thank you, Madam Chair, and kindly request to append this statement to the report of the Committee."

Statement by the delegation of United Kingdom

"Thank you, Chair,

The United Kingdom, along with our international partners, stand united in condemning the Russian government. Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic state which constitutes a flagrant violation of international law and the international rules-based order. The UK remains fully committed to upholding the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognised borders.

As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering.

The Russian Government has shown that it was never serious about engaging in diplomacy – it has deliberately worked to mislead the world, in order to mask its carefully planned aggression.

The UK condemns these actions and we call for the Russian Government to cease its military actions in Ukraine and immediately de-escalate the situation.

As has already been stated by France, the Council has asked all Committees to examine the implications of this invasion and the UK fully agrees that this Committee should look at this issue in depth. To that end we fully support the request made by Ukraine to include text, in line with their statement, in the report of this Committee.

The UK continues to stand with the people of Ukraine, we will work with them – for however long it takes – to ensure that the sovereignty and independence of Ukraine is restored.

Thank you, Chair."

Statement by the delegation of United States

"The United States recalls the decisions of the IMO Council's thirty-fifth extraordinary session, strongly condemning the Russian Federation's violation of the territorial integrity and the sovereignty of Ukraine, extending to its territorial waters, which is in contravention of the Charter of the United Nations and the purposes of the IMO as set forth in Article 1 of the Convention. We also recall the resolution adopted by the Maritime Safety Committee on April 28 calling on the Russian Federation to immediately and unconditionally cease its aggression against Ukraine and withdraw its troops from the region, including Ukraine's territorial waters. This resolution urges member states to raise concerns at the United Nations General Assembly and other United Nations Specialized Agencies regarding the collateral impact of the Russian Federation aggression against Ukraine on seafarers, port workers, safety and security of navigation, global supply chains and food security, and requests those bodies to seek a solution to alleviate these critical concerns, aiming to contribute to a peaceful solution.

The United States condemns Russia's war of choice against Ukraine and the horrific consequences for civilians in Ukraine of the Russian military's brutal invasion. Russia continues shelling Ukraine's cities, striking hospitals, demolishing schools, leveling civilian infrastructure, and killing hundreds of civilians. Russia's continued war has also severely disrupted agricultural production in and shipments from Ukraine, which has destabilized global food supply chains and pushed up food prices, threatening global food security. The United States deplores these attacks and condemns in the strongest possible terms the killing of Ukrainian civilians in areas held by Russian forces. We deplore as well reports of unprovoked attacks of the Russian Federation aimed at commercial vessels, threatening the safety and welfare of seafarers and the marine environment. We also condemn the suspension of innocent passage in territorial sea areas in the Black Sea.

We again strongly condemn Russia's unlawful efforts to impede access to the Kerch Strait and Sea of Azov and demand that Russia respect Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters. We call on Russia to immediately withdraw its forces from Ukraine and respect its obligations under international law, including relevant treaties and conventions. We remain committed to the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters.

Chair, the United States supports Ukraine's proposal to ensure the Committee's report reflect the Committee's consideration of the papers submitted and the statements made by delegations. I would be grateful if this statement would be included in the Committee's report.

Thank you."
