

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION  
DES FORMALITÉS  
46<sup>e</sup> session  
Point 24 de l'ordre du jour

FAL 46/24  
25 mai 2022  
Original: ANGLAIS

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

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Section</b>	<b>Page</b>
1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	4
2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI .....	5
3 EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION.....	10
4 RÉEXAMEN ET MISE À JOUR DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION FAL.....	12
5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE .....	16
6 RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE, Y COMPRIS D'AUTRES SOLUTIONS DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE .....	18
7 ÉLABORATION DE RECOMMANDATIONS POUR L'AUTHENTIFICATION, L'INTÉGRITÉ ET LA CONFIDENTIALITÉ DU CONTENU AUX FINS DE L'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS AU MOYEN DU GUICHET UNIQUE MARITIME .....	23
8 EXAMEN DES DESCRIPTIONS DES SERVICES MARITIMES DANS LE CONTEXTE DE L'E-NAVIGATION .....	23
9 ÉLABORATION DE DIRECTIVES VISANT À HARMONISER LA COMMUNICATION ET L'ÉCHANGE ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES OPÉRATIONNELLES AFFÉRENTES AUX ESCALES AU PORT .....	27
10 ÉLABORATION D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS SUR LA CRÉATION DE COMMISSIONS NATIONALES DE SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (FAL.5/Circ.2) .....	28
11 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER.....	29
12 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS .....	30

---

<b>Section</b>	<b>Page</b>
13 RECOMMANDATIONS VISANT À RÉSOUDRE LE PROBLÈME DE LA CORRUPTION MARITIME.....	31
14 EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES .....	33
15 ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX.....	38
16 INTRODUCTION DU CONCEPT RPCV/PNR DANS LE TRANSPORT MARITIME .....	40
17 ANALYSE DES MOYENS POSSIBLES DE VÉRIFIER LA CONFORMITÉ AVEC LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL .....	41
18 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME.....	41
19 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS .....	42
20 APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL.....	42
21 PROGRAMME DE TRAVAIL .....	42
22 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2023.....	45
23 DIVERS .....	45
24 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-SIXIÈME SESSION.....	47

---

**LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1	RÉSOLUTION FAL.14(46) – AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL
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 PROJETS DE NUMÉRISATION DE L'OMI
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 DES INSTRUMENTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LESQUELS UNE VERSION RÉCAPITULATIVE SERAIT DES PLUS UTILES
ANNEXE 12	DÉCLARATIONS DES DÉLÉGATIONS*

---

\* Les déclarations figurant dans la présente annexe, classées selon les points de l'ordre du jour, ont été reproduites dans l'ordre de leur réception et dans la langue de leur présentation (y compris leur traduction dans toute autre langue, si elle a été fournie).

## 1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarante-sixième session au Siège de l'OMI du 9 au 13 mai 2022, sous la présidence de M<sup>me</sup> Marina Angsell (Suède).

1.2 Le Comité a rappelé que le FAL 45 était convenu de reporter au FAL 46 l'élection à la vice-présidence du Comité de la simplification des formalités pour 2022, ayant été informé que la Vice-présidente pour 2021, M<sup>me</sup> Hadiza Bala Usman (Nigéria), ne serait peut-être pas en mesure de se présenter en vue sa réélection. Après avoir reçu confirmation que M<sup>me</sup> Bala Usman n'était effectivement pas en mesure de se présenter en vue sa réélection, le Comité a élu à l'unanimité M. Mohamed AlKaabi (Émirats arabes unis) Vice-président pour 2022. Le Comité a remercié M<sup>me</sup> Bala Usman des travaux qu'elle avait accomplis en tant que Vice-présidente du Comité depuis le FAL 43 et lui a souhaité beaucoup de succès dans ses futures activités.

1.3 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et des Membres associés, des représentantes et représentants des institutions spécialisées des Nations Unies, des observatrices et observateurs des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération et des observatrices et observateurs des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 46/INF.1.

### Allocution d'ouverture du Secrétaire général

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

### Remarques de la Présidente

1.5 En réponse, la Présidente a remercié le Secrétaire général de son allocution d'ouverture et a indiqué que ses avis et demandes seraient dûment pris en considération lors des délibérations du Comité.

### Mesures prises pour faciliter la session à distance

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

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

---

session à distance, comme "Membres présents" au sens de l'article 28 1) du Règlement intérieur.

### **Adoption de l'ordre du jour**

1.7 Le Comité a adopté l'ordre du jour (FAL 46/1) et a décidé de tenir compte, d'une manière générale, lors de ses travaux, de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 46/1/1 et du calendrier provisoire (FAL 46/1/1, annexe, telle que révisée).

### **Pouvoirs**

1.8 Le Comité a noté que les pouvoirs des 95 délégations qui assistaient à la session étaient en bonne et due forme.

### **Examen par correspondance de certains points de l'ordre du jour**

1.9 Le Comité a examiné les propositions formulées par la Présidente dans le document FAL 46/1/2 au sujet de l'examen par correspondance de tout ou partie des points 11 (Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer), 12 (Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins), 18 (Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime), 19 (Relations avec d'autres organisations) et 20 (Application des procédures du Comité relatives à l'organisation de ses travaux et à ses méthodes de travail) de l'ordre du jour, ainsi que les observations reçues au sujet de ces propositions, dont il était rendu compte dans le document FAL 46/1/2/Add.1. À cet égard, le Comité a noté qu'il était proposé d'examiner par correspondance les points de l'ordre du jour sélectionnés susmentionnés afin de rattraper le retard accumulé au cours des deux dernières sessions.

1.10 Le Comité a approuvé les mesures proposées, dont il était tenu compte dans le présent rapport, au titre des points appropriés de l'ordre du jour (voir les sections 11, 12, 18, 19 et 20).

## **2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI**

2.1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents FAL 46/2 et FAL 46/2/1 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux de l'A 32, du LEG 108, du MEPC 76, du MEPC 77, du MSC 104, du TC 71, du C 125, du C/ES.33, C 126 et de l'III 7 qui portaient sur des questions intéressant ses travaux, et a décidé d'examiner les différentes questions au sujet desquelles il devait prendre des mesures au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

### **Meilleur accès du public à l'information**

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

2.3 Le Comité a rappelé à cet égard la décision du FAL 45 selon laquelle tous les documents du Secrétariat élaborés pour cette session seraient diffusés au public avant la session, et il a décidé qu'il reviendrait sur ce sujet lorsqu'il examinerait les questions à inscrire à l'ordre du jour du FAL 47 (voir le paragraphe 21.13).

---

## **Le conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer**

2.4 Lorsqu'il a examiné les résultats des travaux du C/ES.35, dont il était rendu compte dans le document FAL 46/2/2, le Comité a noté qu'après avoir examiné les répercussions du conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine sur les transports maritimes et les gens de mer, le Conseil :

- .1 avait demandé aux comités de l'OMI d'étudier les moyens d'appuyer les efforts des États Membres et des organisations observatrices visant à aider les gens de mer et les navires de commerce touchés, d'examiner les conséquences de cette situation sur la mise en œuvre des instruments de l'Organisation, de prendre les mesures appropriées et de faire rapport au Conseil;
- .2 était convenu d'encourager la mise en place, à titre de mesure provisoire et urgente, d'un corridor maritime sûr pour permettre l'évacuation en toute sécurité vers un lieu sûr des gens de mer et des navires des zones à haut risque et touchées de la mer Noire et de la mer d'Azov, afin de protéger la vie des gens de mer, d'assurer la mobilisation et la navigation commerciale des navires ayant l'intention d'emprunter ce corridor en évitant les attaques militaires, et de protéger et de sécuriser le domaine maritime; et
- .3 avait invité le Secrétaire général à collaborer avec les parties concernées et à prendre immédiatement les mesures nécessaires pour entamer et appuyer la mise en place d'un corridor maritime sûr dans la mer Noire et la mer d'Azov, à tenir les États Membres informés de tout fait nouveau qui interviendrait à ce sujet, et à faire rapport au Conseil à une prochaine session.

2.5 À cet égard, le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétaire général sur les mesures prises en application du document C/ES.35. Il a notamment constaté que le Secrétaire général avait écrit aux ministres des affaires étrangères de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, ainsi qu'aux États riverains, afin d'échanger au sujet de la mise en place d'un corridor maritime sûr et que la Fédération de Russie avait annoncé la création d'un corridor humanitaire pour permettre l'évacuation en toute sécurité des navires une fois sortis des eaux territoriales de l'Ukraine; néanmoins, malgré cette initiative, il subsistait de nombreux problèmes de sûreté et de sécurité qui entravaient l'accès au corridor et la possibilité pour les navires de quitter leur poste à quai dans les ports ukrainiens. Il a indiqué que l'Ukraine avait également présenté les conditions qu'elle souhaitait voir réunies aux fins de l'évacuation en toute sécurité des navires de ses ports, notamment la fin des hostilités, le retrait des troupes et le respect de la liberté de navigation dans la mer Noire et la mer d'Azov, ainsi que la conduite d'activités de déminage avec la participation des États riverains de la mer Noire. Il a réaffirmé qu'il entendait avant tout venir en aide aux gens de mer immobilisés en Ukraine.

2.6 Le Comité a également pris note des renseignements communiqués par le Conseiller spécial du Secrétaire général pour la sûreté maritime, dans lesquels il faisait le point et énonçait les mesures prises par l'OMI pour venir en aide aux navires et aux gens de mer touchés par le conflit.

2.7 Lorsqu'il a examiné les résultats des travaux du LEG 109 sur la question, le Comité a noté que le LEG 109 avait :

- .1 inscrit un nouvel alinéa consacré aux incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les transports maritimes et les gens de mer à l'ordre du jour du Comité juridique au titre du point existant intitulé "Avis et recommandations au sujet de l'application des instruments de l'OMI"; et
- .2 approuvé les Recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance et autres garanties financières (LEG.1/Circ.12), lesquelles fournissaient des directives sur la mise en œuvre des conventions de l'OMI en matière de responsabilité et d'indemnisation et, en particulier, sur les certificats d'assurance délivrés au titre desdites conventions.

2.8 Lorsqu'il a examiné les résultats des travaux du MSC 105 sur la question, le Comité a noté que le MSC 105 avait :

- .1 prié instamment le Secrétaire général et le Secrétariat de poursuivre, à titre prioritaire, les efforts visant à mettre en place des corridors maritimes sûrs et à évacuer en toute sécurité les gens de mer de la zone touchée;
- .2 invité le Conseil à :
  - .1 traiter les questions soulevées au paragraphe 14 du document MSC 105/18/3, en particulier examiner et analyser les rapports sur l'ingérence armée des États dans la navigation maritime, y compris s'agissant des navires, des ports et des systèmes de sûreté de la navigation, et élaborer des orientations relatives à la prévention de ces ingérences; et
  - .2 déterminer s'il fallait inclure des questions de procédure dans les audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, en rapport avec la proposition visant à ce que les auditeurs tiennent compte des renseignements communiqués par d'autres États côtiers concernant les zones marines adjacentes, dans le contexte de la révision du Document-cadre et Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1067(28)), éventuellement en constituant le Groupe de travail mixte sur le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI (JWGMSA); et
- .3 adopté la résolution MSC.495(105) sur les mesures à prendre pour faciliter l'évacuation d'urgence des gens de mers de la zone de la mer Noire, de la mer d'Azov, et des alentours, transformée en zone de guerre par l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie.

2.9 Le Comité a pris note du document FAL 46/23 (Ukraine), qui portait sur la perturbation de la navigation par la Fédération de Russie dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch, et du document FAL 46/23/3, dans lequel la Fédération de Russie formulait des observations sur le document FAL 46/23, ainsi que des renseignements communiqués oralement par l'Ukraine et la Fédération de Russie sur l'évolution de la situation depuis que ces documents avaient été soumis. Le texte intégral des déclarations pertinentes faites par les délégations de l'Ukraine et de la Fédération de Russie est reproduit à l'annexe 12.

2.10 Lors des échanges de vues qui ont suivi, le Comité a pris note, entre autres, des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 des remerciements avaient été adressés au Secrétaire général et au Secrétariat pour les mesures qu'ils avaient prises, en coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et des organisations du secteur, en vue d'assurer la sécurité des transports maritimes et des gens de mer dans le cadre du conflit en cours;
- .2 l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, laquelle menaçait l'intégrité territoriale de l'Ukraine et mettait en danger la vie de sa population, avait été condamnée;
- .3 l'invasion armée en cours constituait une violation du droit international et de la Charte des Nations Unies;
- .4 la Fédération de Russie n'avait pas assumé les responsabilités qui lui incombaient en tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU et devait mettre un terme à son action militaire et se retirer immédiatement d'Ukraine;
- .5 il fallait tenir compte des répercussions de l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie sur les transports maritimes régionaux et internationaux;
- .6 l'invasion armée en cours de l'Ukraine par la Fédération de Russie menaçait la sécurité et la sûreté des transports maritimes, des gens de mer, du milieu marin et des chaînes d'approvisionnement mondiales;
- .7 le C/ES.35 avait demandé aux comités compétents de l'OMI d'examiner les répercussions du conflit en cours sur la mise en œuvre des instruments de l'OMI;
- .8 si de nombreux marins avaient déjà été évacués de la zone touchée, l'évacuation des marins restants était la question la plus importante que les milieux maritimes devaient s'employer à traiter à l'heure actuelle;
- .9 des préoccupations avaient été exprimées concernant les répercussions de l'invasion armée en cours de l'Ukraine par la Fédération de Russie sur le commerce et la sécurité alimentaire; et
- .10 l'objet et la finalité de la Convention FAL avaient été rappelés et des préoccupations avaient été exprimées quant au fait que l'application de la Convention dans les zones maritimes de la mer Noire, de la mer d'Azov et du détroit de Kertch était compromise, notamment du fait du harcèlement des gens de mer.

2.11 Le texte intégral des déclarations faites par les délégations de l'Australie, du Canada, des États-Unis, de la France (appuyée par l'Allemagne, la Belgique, Chypre, la Croatie, le Danemark, l'Espagne l'Estonie, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Slovénie, la Suède et la Commission européenne), de la Norvège et du Royaume-Uni est reproduit à l'annexe 12.

- 
- 2.12 Fort de l'appui exprimé par les délégations qui se sont exprimées, le Comité a :
- .1 noté la décision récente prise à la trente-cinquième session extraordinaire du Conseil de l'OMI et l'adoption de la résolution MSC.495(105) par le MSC 105, dans laquelle il condamnait fermement l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qui avait commencé le 24 février 2022, et se déclarait gravement préoccupé par ses incidences sur le transport maritime mondial, la sûreté et la sécurité de la navigation dans la mer Noire et la mer d'Azov et la communauté maritime;
  - .2 rappelé l'article I de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL), qui disposait que l'objectif principal de la Convention était l'adoption de toutes mesures appropriées tendant à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter les retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord;
  - .3 fait part de ses préoccupations quant aux conséquences de la tentative d'annexion de la Crimée par la Fédération de Russie en 2014 sur l'application de la Convention FAL dans les zones maritimes de la mer Noire, de la mer d'Azov et du détroit de Kertch;
  - .4 pris note avec préoccupation des informations selon lesquelles, depuis avril 2018, la Fédération de Russie s'était engagée dans une campagne visant à perturber la navigation dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch, ce qui était incompatible avec les obligations fondamentales qui lui incombaient en vertu de la Convention FAL, en :
    - .1 construisant le pont du détroit de Kertch qui entravait la navigation de certains types de navires de charge; et
    - .2 menant des inspections discriminatoires de navires de charge qui se dirigeaient vers les ports ukrainiens de la mer d'Azov ou en revenaient, ce qui avait entraîné des retards considérables et des pertes économiques correspondantes;
  - .5 prié instamment la Fédération de Russie de s'abstenir de harceler les navires de commerce ainsi que les gens de mer et de restreindre la navigation internationale dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch, tant pour les navires de commerce naviguant à destination et en provenance des ports de l'Ukraine que pour les navires d'État naviguant sous divers pavillons, ce qui exacerbait un peu plus les tensions dans la région et au-delà; et
  - .6 décidé de maintenir la présente question à l'étude et a invité les États Membres concernés à lui soumettre des rapports pertinents.
- 2.13 La délégation de la Fédération de Russie a demandé expressément qu'il soit rendu compte des avis ci-après dans le rapport :
- .1 Les conclusions du Comité sur cette question étaient purement politiques et ne relevaient pas de son mandat. Elles ne tenaient pas compte des positions de tous ses Membres, ni de celles des autres organes de l'OMI et des Nations Unies. Par exemple, l'introduction du qualificatif "invasion" allait au-delà de la compétence du Comité et l'action correspondante ne correspondait pas aux résultats des travaux du Conseil de l'OMI et du MSC.

Mentionner les navires d'État, qui incluaient les navires de guerre, dans ce contexte dépassait non seulement les attributions du Comité FAL, mais également le mandat de l'OMI.

- .2 Les déclarations faisant référence aux défauts de conformité avec la Convention FAL étaient vides de sens et n'étaient pas fondées sur des faits réels. La Fédération de Russie avait pleinement mis en œuvre la Convention FAL et les autres instruments de l'OMI, que ce soit avant ou après 2014. L'action prise au nom du Comité sur la question constituait un précédent très dangereux, lorsque la construction d'un pont était présentée comme une violation de la Convention FAL. Cela pourrait être appliqué à tous les autres ponts. Il était parfaitement clair que de telles notions devaient être considérées dans leur contexte complet. Il avait été rappelé au Comité que la péninsule de Crimée était soumise à un blocus total de la part de l'Ukraine, y compris un blocus de l'approvisionnement en eau. Dans ces circonstances, le pont avait permis de fournir aux habitants de la région tous les produits et matériaux nécessaires et essentiels.
- .3 La Fédération de Russie avait régulièrement communiqué au Comité toutes les informations pertinentes et à jour sur les questions soulevées dans les documents soumis à la présente session et aux sessions précédentes. Ces données avaient été totalement ignorées par le Comité.
- .4 Le déséquilibre dans les résultats des travaux du Comité en ce qui concernait le traitement de cette question était également démontré par des déclarations dans lesquelles la faute était expressément imputée à une seule partie, tandis que les actions des autres parties concernées étaient tout aussi expressément omises.

2.14 À un stade ultérieur de la réunion, l'Ukraine a communiqué des renseignements supplémentaires sur la situation. La déclaration de l'Ukraine est reproduite à l'annexe 12.

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

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

3.2 Le Comité a rappelé également que :

- .1 le FAL 44 était convenu de reporter à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat; et
- .2 le FAL 45 avait approuvé le projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL annexé au document FAL 46/3 afin qu'il soit diffusé conformément aux dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention, en vue de pouvoir adopter ces amendements à la quarante-sixième session (FAL 45/22, paragraphe 4.17).

- 3.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 45 avait :
- .1 décidé de ne pas incorporer de modifications liées aux déclarations de la cargaison dans la série d'amendements approuvés à cette session-là;
  - .2 approuvé un plan de travail pour l'élaboration des amendements pertinents à apporter à la déclaration de la cargaison; et
  - .3 constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL, dont les travaux seraient coordonnés par la France, et l'avait chargé d'examiner plus avant la question de la déclaration de la cargaison.

3.4 Le Comité a rappelé par ailleurs que le projet d'amendements avait été diffusé à tous les États Membres et aux Parties contractantes à la Convention FAL sous couvert de la lettre circulaire n° 4434, datée du 21 juillet 2021.

3.5 Le Comité est convenu d'examiner les documents FAL 46/4/1 (République de Corée) et FAL 46/15 (Allemagne *et al.*), dans lesquels il était proposé d'apporter des modifications au projet d'amendements à l'Annexe de la Convention approuvé par le FAL 45, au titre du point 4 de l'ordre du jour (Réexamen et mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL), notant que ces propositions n'avaient pas été diffusées conformément aux dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention et qu'elles ne pouvaient donc pas être incluses dans la série actuelle d'amendements qui seraient adoptés à la présente session.

### **Constitution du Groupe de rédaction**

3.6 Le Comité a examiné le document FAL 46/3 et il a constitué le Groupe de rédaction sur les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, qui serait présidé par M. Fabien Joret (France), et l'a chargé de mettre au point le texte définitif du projet d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL et le projet de résolution FAL connexe.

### **Rapport du Groupe de rédaction**

3.7 Après avoir reçu le rapport du Groupe de rédaction (FAL 46/WP.7), le Comité a adopté les amendements qu'il était proposé d'apporter à l'Annexe de la Convention à l'unanimité, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, le vendredi 13 mai 2022, par la résolution FAL.14(46). Le texte de la résolution FAL.14(46), auquel est annexé le texte des amendements adoptés, fait l'objet de l'annexe 1 du présent rapport.

### **Date d'entrée en vigueur des amendements**

3.8 Le Comité a également décidé à l'unanimité que ces amendements entreraient en vigueur, conformément à l'article VII 2) b), le 1<sup>er</sup> janvier 2024, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général avant le 1<sup>er</sup> octobre 2023 qu'ils ne les acceptaient pas.

### **Instructions données au Secrétariat**

3.9 Le Comité a chargé le Secrétariat, lorsque ce dernier établirait les textes authentiques et certifiés conformes desdits amendements dans les langues officielles et de leurs traductions officielles, d'apporter toutes les modifications d'ordre rédactionnel qu'il pourrait juger nécessaires et de porter à son attention toute erreur ou omission nécessitant des mesures de la part des Gouvernements contractants.

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

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

##### **Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance**

4.1 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux accomplis par le Groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'Annexe de la Convention FAL (FAL 46/4), et a salué tout spécialement les travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret (France).

4.2 Après avoir examiné les questions que le Groupe de travail par correspondance avait soulevées dans son rapport et qu'il n'avait pas résolues, le Comité a pris note des points de vue ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 il faudrait établir une déclaration de la cargaison ou un manifeste de cargaison unique afin d'éviter les doubles emplois, dans le cadre d'une coordination et d'une coopération entre l'OMI et l'OMD, et l'EGDH devrait examiner la question en détail;
- .2 pour établir la déclaration détaillée de la cargaison et mettre en place une déclaration unique, la participation active de l'OMD était nécessaire;
- .3 la question devrait être renvoyée au Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités afin qu'il examine de façon approfondie la manière dont une liste de données pourrait être élaborée et la nécessité d'un nouveau résultat consacré à cette question;
- .4 les échanges de vues sur la question ne devraient pas retarder l'adoption de la série actuelle d'amendements à l'Annexe de la Convention FAL et il faudrait examiner la question au titre d'un nouveau résultat; et
- .5 s'agissant de l'avis de certains membres du Groupe de travail par correspondance selon lequel "la dénomination "manifeste de cargaison" pourrait prêter à confusion, étant donné que cette expression était utilisée par les transporteurs pour décrire un document commercial", les transporteurs n'avaient pas besoin de manifeste pour des raisons commerciales, les connaissements étant utilisés à cette fin; par conséquent, il faudrait retenir la dénomination "manifeste de cargaison" pour satisfaire aux prescriptions des organismes publics en matière de collecte de données.

4.3 Compte tenu de ce qui précède, le Comité a pris les décisions suivantes :

- .1 la question devrait être examinée au titre d'un nouveau résultat et, par conséquent, il a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre des propositions de nouveau résultat; et
- .2 le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités serait constitué et, sur la base du document FAL 46/4, il serait chargé de cerner les enseignements tirés et les questions en suspens

---

concernant la déclaration de la cargaison à examiner au titre d'un nouveau résultat.

### **Désignation des employés du trafic maritime en tant que travailleurs clés**

4.4 Le Comité a examiné le document FAL 46/4/1, dans lequel la République de Corée proposait d'inclure les dispositions pertinentes concernant la désignation des employés du trafic maritime en tant que travailleurs clés dans la Convention FAL afin de faciliter le trafic maritime et de protéger les droits humains de ces travailleurs clés en période de pandémie.

4.5 Lors de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a pris note, notamment, des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 il faudrait établir une interprétation claire et uniforme entre la résolution A.1160(32) de l'Assemblée intitulée "Action globale visant à s'attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19" et la Convention FAL en ce qui concernait la désignation des gens de mer et des travailleurs portuaires comme travailleurs clés et, par conséquent, il faudrait incorporer une définition claire des travailleurs clés dans la Convention;
- .2 les prestataires de services publics/privés opérant dans les ports devraient être considérés comme des travailleurs clés et leurs droits devraient être clairement définis;
- .3 il serait nécessaire de suivre une approche harmonisée et coordonnée entre les États, et de coordonner les travaux avec l'OIT, pour garantir le bien-être des gens de mer et pour veiller au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement;
- .4 il serait nécessaire d'analyser la question à fond, qui permettrait de préciser la portée des travailleurs clés et leurs droits et, par conséquent, il faudrait plus d'une session pour examiner la question au titre d'un nouveau résultat avant de pouvoir élaborer des amendements concrets à la Convention FAL;
- .5 les propositions d'amendements présentées dans le document devraient être séparées de la série actuelle d'amendements à adopter et le Groupe de travail devrait être chargé de donner un avis au Comité sur la manière dont cette question devrait être traitée, ainsi que sur les questions de terminologie;
- .6 lorsqu'il avait élaboré la résolution MSC.473(ES.2) intitulée "Mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID-19", le MSC 104 avait examiné s'il fallait inclure d'autres membres du personnel maritime dans la définition de l'expression "travailleurs clés"; toutefois, il avait finalement décidé de limiter la définition aux seuls gens de mer, en partant du principe que les États Membres pouvaient déterminer leurs propres travailleurs clés et que, par conséquent, la question devait être examinée en coordination avec les autres comités et l'OIT;
- .7 il faudrait plutôt traiter comme une pratique recommandée la modification qu'il était proposé d'apporter à la norme 6.22, afin d'offrir une certaine souplesse; et

- .8 il faudrait examiner attentivement la proposition relative à "la priorité de vaccination dans les programmes nationaux de vaccination ou de soins médicaux d'urgence", compte tenu du fait que certains pays en développement avaient rencontré des difficultés pour accéder à la vaccination pendant la pandémie et que les États Membres pourraient avoir plusieurs priorités à prendre en considération.

4.6 Après avoir examiné la question, le Comité a pris les décisions suivantes :

- .1 la question devrait être examinée au titre d'un nouveau résultat et, par conséquent, il a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à soumettre des propositions de nouveau résultat; et
- .2 sur la base du document FAL 46/4/1, le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités serait chargé de lui donner un avis sur la meilleure façon d'examiner les recommandations figurant dans le document au titre d'un nouveau résultat.

#### **Inclusion de la lutte contre les activités illicites dans les programmes nationaux de transport maritime**

4.7 Le Comité a examiné la partie pertinente du document FAL 46/15, dans lequel l'Allemagne *et al.* présentaient un projet de texte révisé de la pratique recommandée 7.11 approuvée par le FAL 45, afin d'inclure une référence à la lutte contre les activités illicites lors de la définition de l'objectif des programmes nationaux de simplification du transport maritime.

4.8 Après avoir approuvé cette proposition en principe, le Comité est convenu de charger le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités d'élaborer une série d'amendements pertinents, en se fondant sur le document FAL 46/15, pour approbation à la présente session, en vue de l'adoption des amendements au FAL 47.

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

4.9 Après avoir examiné les questions qui précédaient, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 en se fondant sur le document FAL 46/4, cerner les enseignements tirés et les questions en suspens relatives à la déclaration de la cargaison à examiner au titre d'un nouveau résultat;
- .2 en se fondant sur le document FAL 46/4/1, donner un avis au Comité sur la manière dont les recommandations qui y figuraient pourraient être examinées au titre d'un nouveau résultat; et
- .3 établir une série d'amendements à la pratique recommandée 7.11 concernant la lutte contre les activités illicites, en se fondant sur le document FAL 46/15, en vue de l'approbation des amendements à la présente session.

---

## Examen du rapport du Groupe de travail

4.10 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.9), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a pris les mesures indiquées ci-après :

### Déclaration de la cargaison

4.11 Le Comité a approuvé les enseignements tirés et les questions en suspens concernant la déclaration de la cargaison qui avaient été recensées par le Groupe, qui seraient examinées au titre d'un nouveau résultat :

- .1 les prescriptions relatives aux déclarations de la cargaison étaient mises en œuvre différemment dans divers pays;
- .2 la participation active de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) était jugée nécessaire pour déterminer les informations qui devraient figurer dans une déclaration unique afin de répondre aux besoins de l'administration douanière, de préférence à un niveau qui soit supérieur au niveau technique de l'équipe de projet sur le modèle de données (DPMT), étant donné qu'il s'agissait de prendre des décisions politiques;
- .3 il faudrait établir une déclaration de la cargaison ou un manifeste de cargaison unique afin d'éviter les doubles emplois, dans le cadre d'une coordination et d'une coopération entre l'OMI et l'OMD, et l'EGDH devrait examiner les questions techniques en détail;
- .4 bien qu'une majorité se soit dégagée en faveur de l'utilisation de la dénomination "manifeste de cargaison" pour la déclaration de la cargaison révisée, il faudrait analyser plus avant ce qu'impliquait une telle dénomination, étant donné qu'il n'avait pas été possible de parvenir à un consensus sur la question; et
- .5 il pourrait être envisagé d'établir une "liste intégrale" des informations relatives à la cargaison, en compilant celles du manifeste et de la déclaration de la cargaison, les données de sécurité préalables, le manifeste de marchandises dangereuses et la déclaration de la cargaison restant à bord, et une telle liste pourrait être mise au point, selon qu'il conviendrait.

4.12 Compte tenu de ce qui précède, le Comité a demandé au Secrétariat de l'OMI de s'entretenir avec le Secrétariat de l'OMD sur la marche à suivre, afin de procéder aux préparatifs nécessaires à l'avance, de sorte que la question puisse être examinée au titre d'un nouveau résultat à l'avenir.

### Désignation des travailleurs clés dans le domaine maritime

4.13 En ce qui concernait la désignation des travailleurs clés dans le domaine maritime que proposait la République de Corée dans le document FAL 46/4/1, le Comité a approuvé les recommandations suivantes que le Groupe de travail avait formulées, qui seraient examinées dans le cadre d'un nouveau résultat :

- .1 il faudrait établir une interprétation claire et uniforme entre la résolution A.1160(32) de l'Assemblée intitulée "Action globale visant à s'attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19" et la Convention FAL en ce qui concernait la désignation des gens de mer et des travailleurs portuaires comme travailleurs clés;

- .2 si une définition de l'expression "travailleur clé" devait être introduite, elle devrait s'appuyer sur la signification de l'expression donnée dans la résolution MSC.473(ES.2) intitulée "Mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID-19";
- .3 il faudrait adopter une approche harmonisée et coordonnée entre les Gouvernements Membres de l'OMI, en coordination avec les autres comités et l'OIT, pour assurer la sécurité, répondre aux besoins médicaux et garantir le bien-être des travailleurs clés et pour soutenir le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement;
- .4 la modification qu'il était proposé d'apporter à la norme 6.22 dans le document FAL 46/4/1 devrait être considérée comme une pratique recommandée distincte, afin que la disposition 6.22 demeure une norme; et
- .5 il faudrait examiner attentivement la proposition relative à "la priorité de vaccination dans les programmes nationaux de vaccination ou de soins médicaux d'urgence" qui figurait dans le document FAL 46/4/1, compte tenu du fait que certains pays en développement avaient rencontré des difficultés pour accéder à la vaccination pendant la pandémie et que les États Membres pourraient avoir des priorités différentes à cet égard.

4.14 La République de Corée a informé le Comité de son intention de soumettre une proposition de nouvelle production au FAL 47 sur cette question, en tenant compte des recommandations ci-dessus.

4.15 Le Comité a approuvé les amendements à l'Annexe de la Convention FAL, dont le texte figure à l'annexe 2, en vue de leur diffusion conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, aux fins d'adoption au FAL 47, et il a donné des instructions au Secrétariat en conséquence.

## **5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE**

### **Nouveau module du GISIS sur l'application du principe du guichet unique**

5.1 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait approuvé les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42/Rev.1), ainsi que la création d'un module du GISIS qui remplacerait l'annexe A des Directives, afin de fournir des renseignements actualisés sur le guichet unique maritime et d'autres guichets uniques connexes mis en œuvre par les États Membres, et avait demandé au Secrétariat de mettre au point ce nouveau module.

5.2 Après avoir noté que le nouveau module du GISIS sur l'application du principe du guichet unique, dont il est question ci-dessus, était maintenant disponible en vue de sa mise à l'essai, le Comité a :

- .1 invité les États Membres concernés à se mettre en rapport avec le Secrétariat ([falsec@imo.org](mailto:falsec@imo.org)) afin de participer à la mise à l'essai du module; et
- .2 encouragé les États Membres à communiquer des renseignements dès lors que le module serait opérationnel afin de faciliter la mise en commun des meilleures pratiques ainsi que d'aider le Secrétariat à suivre les progrès relatifs à la mise en place de guichets uniques dans le domaine maritime au niveau mondial et à mieux cibler les activités d'assistance technique de l'OMI.

---

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

5.3 Le Comité a examiné le document FAL 46/5/1, dans lequel l'IAPH *et al.* proposaient de modifier les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42/Rev.1) afin d'y inclure des recommandations sur le processus d'escale au port et les données nautiques et opérationnelles qui pouvaient être échangées par l'intermédiaire du guichet unique maritime.

5.4 Lors des échanges de vues qui ont suivi, le Comité a pris note, entre autres, des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 l'échange de données nautiques et opérationnelles était considéré comme essentiel pour optimiser les escales au port et favoriser la bonne synchronisation de l'arrivée des navires au port ("*Just in Time Arrival*");
- .2 il fallait procéder à un examen plus approfondi de la question pour recenser de façon précise les données nautiques et opérationnelles dont il faudrait tenir compte dans le cadre du guichet unique maritime, sachant aussi que les objectifs des systèmes communautaires portuaires et ceux du guichet unique maritime n'étaient pas les mêmes; et
- .3 les États Membres étaient invités à aider les pays qui étaient susceptibles de rencontrer des difficultés pour mettre en place un guichet unique maritime d'ici à 2024, comme l'exigeait le nouvel amendement à la Convention FAL qui serait adopté au FAL 46.

5.5 Le Comité a approuvé, dans leur ensemble, les propositions d'amendements qui figuraient dans le document FAL 46/5/1 et il est donc convenu de revoir les Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime, y compris en ce qui concernait le fait de remplacer le contenu de l'annexe A par un renvoi au nouveau module du GISIS.

### **Amélioration de la qualité et de la disponibilité des données nautiques**

5.6 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 46/INF.3 (IHMA) au sujet d'un guide sur les données nautiques que l'IHMA, l'IAPH et le Groupe d'étude international pour l'optimisation des escales au port (ITCPO) avaient élaboré, lequel visait à aider les services hydrographiques et les autorités portuaires à s'acquitter des responsabilités collectives qui leur incombaient en vertu de la règle 9 du chapitre V de la Convention SOLAS.

### **Travaux de recherche visant à mettre au point une plateforme extensible fondée sur le principe du guichet unique afin d'appuyer le processus d'inspection des conteneurs et de favoriser ainsi l'automatisation des ports**

5.7 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 46/INF.2 au sujet de l'expérience que la République de Corée avait acquise en matière de traitement des données fondées sur les renseignements issus des inspections de conteneurs, ainsi qu'à l'égard des normes relatives aux renseignements issus des inspections de conteneurs à l'appui du processus d'inspection.

### **Constitution du Groupe de travail sur le commerce électronique**

5.8 Le Comité a constitué le Groupe de travail sur le commerce électronique, sous la présidence de M. Mikael Renz (Suède), et il l'a chargé d'établir une version révisée

des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42/Rev.1), en tenant compte du document FAL 46/5/1, ainsi que des observations et des propositions formulées en séance plénière.

### **Rapport du Groupe de travail**

5.9 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.5), le Comité a approuvé les Directives révisées pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42/Rev.2).

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

### **Viabilité du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique**

6.1 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait :

- .1 approuvé la circulaire FAL.5/Circ.44, intitulée "Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique", ainsi que la liste révisée des séries de données prioritaires; et
- .2 prié le Secrétariat de se mettre en rapport avec les organisations partenaires du Mémorandum d'entente (à savoir l'OMD, la Commission économique pour l'Europe et l'ISO) afin d'examiner les questions recensées qui pourraient avoir une incidence sur la méthode de travail actuelle et sur la capacité à travailler et à mettre en place le Répertoire de l'OMI, et de faire rapport à une prochaine session du Comité, selon qu'il conviendrait.

6.2 Lorsqu'il a examiné le document FAL 46/6 (Secrétariat), le Comité a été informé que :

- .1 le Secrétariat avait, en 2021, étudié la possibilité de mettre en place un projet qui couvrirait les coûts liés à la mise à jour et à l'élargissement du Répertoire de l'OMI pour une période de cinq ans (2022-2026) et réduirait la charge de travail des organisations partenaires (Commission économique pour l'Europe, OMD et ISO). À l'issue de cette période, le Comité de la simplification des formalités serait en mesure d'évaluer l'utilisation et les avantages du Répertoire de l'OMI et pourrait décider de la marche à suivre; et
- .2 l'Allemagne et le programme mondial intitulé "Développement maritime et Économie bleue" de la Division de la coopération technique de l'OMI avaient versé des fonds à hauteur de 15 000,00 euros et de 50 000,00 dollars des États-Unis, respectivement, pour couvrir les coûts de 2022 qui seraient consacrés notamment à la nouvelle version du Répertoire de l'OMI devant être approuvée par le FAL 46 (pour laquelle cinq nouvelles séries de données avaient été présentées) et à l'amélioration de la facilité d'emploi des publications du Répertoire de l'OMI.

6.3 Le Comité a fait part de ses remerciements à l'Allemagne pour les fonds qu'elle avait versés en vue de couvrir les coûts de 2022 qui seraient consacrés au projet sur le Répertoire de l'OMI, et il a invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à verser des fonds pour la période 2023-2026 afin d'assurer la viabilité du Répertoire de l'OMI.

6.4 Le Comité a également pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 46/6/1 (Secrétariat) pour rendre compte des résultats des délibérations de la réunion des organisations partenaires (Commission économique pour l'Europe, OMD et ISO) en ce qui concernait les modalités de coopération relatives à l'établissement de nouvelles versions du Répertoire de l'OMI ainsi que la participation des organisations partenaires. À cet égard, les organisations partenaires ont réaffirmé qu'elles souhaitaient poursuivre leur coopération fructueuse avec l'OMI et continuer de participer à la mise à jour et à l'élargissement du Répertoire de l'OMI, chaque fois qu'elles seraient concernées. Elles sont convenues en outre que l'accord de partenariat était toujours fondé.

6.5 Le Comité a noté avec satisfaction que la Finlande avait proposé de verser, en 2023, des fonds de 15 000,00 euros pour appuyer la réalisation du projet sur le Répertoire de l'OMI.

### **Nouvelle version du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique**

6.6 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait approuvé :

- .1 la liste actualisée des séries de données prioritaires afin d'établir les priorités afférentes aux travaux du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH);
- .2 le mandat révisé du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH); et
- .3 la tenue de deux réunions de l'EGDH en 2022, sachant que la première se tiendrait immédiatement après le FAL 46, dans la mesure du possible, et que la seconde se tiendrait au second semestre 2022.

#### *Rapports du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données (EGDH)*

6.7 Le Comité a pris note avec satisfaction des rapports de l'EGDH qui figuraient dans le document FAL 46/6, et en particulier des travaux effectués par son Président, M. Mikael Renz (Suède).

6.8 Après avoir examiné le document FAL 46/6 et pris note des mesures qu'il était invité à prendre dans ce dernier, le Comité a :

- .1 pris note des échanges de vues sur la nécessité de limiter les modifications apportées aux éléments de données existants dans le modèle de données de référence de l'OMI et noté que toute modification devrait être rétrocompatible (EGDH 4/18, paragraphe 3.5);
- .2 pris note de la recommandation selon laquelle il ne fallait pas inclure les éléments de données relatifs au nom et à la fréquence de la station radio ("*radio station name*" et "*radio station frequency*") (EGDH 4/18, paragraphe 3.6);
- .3 pris note des échanges de vues sur le connaissance électronique et la possibilité d'inclure une série de données connexe dans le Répertoire de l'OMI (EGDH 4/18, paragraphe 3.8);
- .4 noté que le Secrétariat avait été chargé de solliciter l'avis de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) pour ce qui était des définitions et de toutes

les normes existantes relatives à la communication des conditions météorologiques par les navires (EGDH 4/18, paragraphe 3.14);

- .5 pris note des échanges de vues sur la nécessité d'harmoniser les éléments de données relatifs aux certificats avec les travaux déjà effectués concernant la série de données relative aux certificats de navires ("*Ship certificates*") (EGDH 4/18, paragraphe 4.5);
- .6 pris note des progrès accomplis concernant les données relatives aux registres de navires et aux renseignements sur la compagnie ("*Ship registry and company details*") (EGDH 4/18, paragraphe 5.4 et annexe 4);
- .7 pris note des liens qui existaient entre les séries de données relatives aux certificats de navires ("*Ship certificates*"), aux registres de navires et aux renseignements sur la compagnie ("*Ship registry and company details*"), aux audits et aux visites ("*Audits and surveys*") et à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port ("*Port State Control inspection history data*"), ainsi que des efforts consentis par l'EGDH pour réutiliser les éléments de données (EGDH 5/12, paragraphes 3.1, 5.1 et 6.4);
- .8 pris note des échanges de vues sur la création d'identifiants uniques pour les inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port et invité le Sous-comité III à examiner cette question (EGDH 5/12, paragraphe 6.5); et
- .9 pris note des échanges de vues sur l'établissement d'une liste de codes consacrée aux grades ou aux fonctions des membres de l'équipage, ainsi que sur les cas d'utilisation supplémentaires (EGDH 5/12, paragraphe 8.2).

6.9 Le Comité est également convenu de renvoyer le document FAL 46/6 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il l'examine en détail, en particulier pour ce qui était des questions recensées au paragraphe 4 de ce document.

6.10 Le Comité a noté que la modélisation des décisions prises par l'EGDH 4 et l'EGDH 5 avait été réalisée par l'équipe de modélisation (Australie, Norvège, Commission économique pour l'Europe, OMD, CE, ISO, BIMCO, IACS, IPCSA et Secrétariat de l'OMI) lors de réunions distinctes qui s'étaient tenues en mai 2021 et en janvier 2022, et il a fait part de ses remerciements pour les travaux effectués. Les résultats de ces travaux de modélisation ont été présentés au Comité dans les documents FAL 46/6/2, FAL 46/6/3 et FAL 46/6/4.

6.11 Lors de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a noté également que le Sous-comité III pourrait être invité à formuler des observations sur la série de données relative à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port ("*Port State Control inspection history data*") après son approbation par le Comité sur la simplification des formalités et son inclusion dans le Répertoire de l'OMI.

6.12 Le Comité a noté en outre qu'afin de faciliter l'examen de la nouvelle version du Répertoire de l'OMI, le Secrétariat avait élaboré le document FAL 45/WP.8 en se fondant sur les résultats des réunions de l'EGDH et les travaux de modélisation.

6.13 Le Comité est convenu de renvoyer les documents FAL 46/6/2, FAL 46/6/3, FAL 46/6/4 et FAL 46/WP.8 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il les examine en détail.

---

**Série de données de l'OMI relative au connaissement électronique ("*Electronic Bill of Lading*")**

6.14 Le Comité a examiné le document FAL 46/6/5, dans lequel BIMCO proposait d'inclure une série de données relative au connaissement électronique ("*Electronic Bill of Lading*") dans le Répertoire de l'OMI.

6.15 Lors de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a pris note notamment des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 l'adoption généralisée du connaissement électronique était une étape supplémentaire vers la simplification et la numérisation du commerce international;
- .2 il fallait que les travaux relatifs au connaissement électronique qui étaient effectués dans le cadre du Répertoire de l'OMI soient conformes aux normes du CEFAC-ONU et de l'OMC; et
- .3 les solutions techniques qui étaient mises au point devaient être simplifiées et harmonisées de manière à garantir la mise en place d'un cadre ouvert, interopérable et accessible pour tous les exploitants maritimes.

6.16 Le Comité est convenu de renvoyer le document FAL 46/6/5 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il l'examine en détail et qu'il donne son avis quant à l'inclusion de la série de données susmentionnée dans la liste des séries de données prioritaires devant être examinées par l'EGDH.

**Séries de données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ("*Advance Passenger Information (API)*") et aux dossiers passagers (PNR) ("*Passenger Name Record (PNR)*") pour les navires de croisière et les autres modes de transport maritime (FAL 46/6/6)**

6.17 Le Comité a examiné le document FAL 46/6/6, dans lequel le Japon, la Nouvelle-Zélande et l'OMD demandaient que les séries de données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ("*Advance Passenger Information (API)*") et aux dossiers passagers (PNR) ("*Passenger Name Record (PNR)*") soient ajoutées dans la liste des séries de données prioritaires de l'EGDH en vue de les faire figurer dans le Répertoire de l'OMI, dès lors que le Groupe de travail de l'OMD sur la facilitation et le contrôle des passagers aurait achevé ses travaux.

6.18 Lors de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a pris note notamment des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 des remerciements étaient adressés à l'OMD pour les travaux qu'elle avait effectués dans le cadre de son Groupe de travail sur la facilitation et le contrôle des passagers et pour sa collaboration avec le Secrétariat de l'OMI;
- .2 il était indispensable d'élaborer des séries de données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ("*Advance Passenger Information (API)*") et aux dossiers passagers (PNR) ("*Passenger Name Record (PNR)*") pour les navires de croisière afin de faciliter la gestion des risques par les autorités, l'accomplissement des formalités relatives aux passagers et la mise en place de contrôles aux frontières appropriés;

- .3 les données requises par les exploitants maritimes ne devaient pas dépasser le cadre des données requises dans le domaine de l'aviation;
- .4 afin d'éviter tout double emploi lors du transfert des données ainsi que de favoriser l'adhésion des différentes parties prenantes au principe du guichet unique, il fallait, dans un premier temps, veiller à harmoniser toutes les prescriptions relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) avec les formulaires FAL; et
- .5 le concept de données relatives aux dossiers passagers (PNR) n'était pas adapté au secteur des transports maritimes. Compte tenu du contexte actuel en matière de sûreté, la question de l'élargissement des renseignements préalables concernant les voyageurs aux renseignements concernant la réservation pourrait être examinée à un stade ultérieur.

6.19 Le Comité est convenu de renvoyer le document FAL 46/6/6 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il l'examine en détail et qu'il donne son avis quant à l'inclusion des séries de données susmentionnées dans la liste des séries de données prioritaires devant être examinées par l'EGDH.

#### **Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique**

6.20 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique, qui avait été constitué au titre du point 5 de l'ordre du jour, d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 46/WP.8, FAL 46/6, FAL 46/6/2, FAL 46/6/3, FAL 46/6/4, FAL 46/6/5 et FAL 45/6/6, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 achever l'établissement de la nouvelle version du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique; et
- .2 formuler un avis sur les nouvelles séries de données à inclure dans la liste des séries de données prioritaires.

#### **Rapport du Groupe de travail**

6.21 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

6.22 Le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.45, intitulée "Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique".

6.23 Le Comité a décidé d'informer le Sous-comité III de l'approbation de la nouvelle série de données relative à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port et, ayant rappelé que le groupe EGDH 5 avait envisagé de créer un identifiant unique pour une inspection de contrôle par l'État du port, ce qui pourrait être utile pour l'échange électronique de données entre les États du port, mais que le Groupe EGDH 5 n'avait pas examiné plus avant cette question parce que cette tâche ne relevait pas de sa compétence, il a invité le Sous-comité III à examiner la possibilité de créer un identifiant unique pour une inspection de contrôle par l'État du port.

6.24 Le Comité a également approuvé la liste prioritaire révisée des séries de données, y compris les ensembles de données sur le connaissance électronique, les données de type RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs) et PNR (dossiers

passagers), qui était proposée dans les documents FAL 46/6/5 et FAL 46/6/6, comme indiqué à l'annexe 3.

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

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait :

- .1 décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques; et
- .2 chargé le Groupe de travail par correspondance d'élaborer des directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes, afin d'en établir la version définitive au FAL 46.

7.2 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 46/7) et a salué en particulier les travaux effectués par le coordonnateur du Groupe, M. Gavin Yeo (Singapour).

7.3 Conformément à la suggestion que le Groupe de travail par correspondance avait faite, le Comité a décidé de renvoyer le document FAL 46/7 au Groupe de travail sur le commerce électronique afin qu'il établisse la version définitive des directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes.

### **Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique**

7.4 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique, déjà constitué au titre du point 5 de l'ordre du jour, d'établir la version définitive des directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes, en tenant compte du document FAL 46/7 ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

### **Rapport du Groupe de travail**

7.5 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.5), le Comité a approuvé les Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes, ainsi que la circulaire connexe (FAL.5/Circ.46).

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

8.1 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait décidé :

- .1 d'inscrire à son agenda biennal un résultat 2.11 intitulé "Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation" et de

faire figurer cette question à l'ordre du jour provisoire du FAL 44, en tant qu'organe associé aux travaux relatifs au résultat existant;

- .2 d'inviter le MSC à charger le NCSR 7 de rendre compte au FAL 44 des résultats des travaux qu'il mènerait au titre du résultat 2.11; et
- .3 de constituer un Groupe de travail par correspondance chargé d'examiner les descriptions des services maritimes qui intéressaient le Comité FAL, dont les travaux seraient coordonnés par la Norvège.

8.2 Le Comité a rappelé également que, compte tenu du peu de temps dont il avait disposé pendant la session à distance, le FAL 45 était convenu de reporter au FAL 46 l'examen du présent point de l'ordre du jour ainsi que celui du rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 44/8).

8.3 Avant de procéder à l'examen du document FAL 44/8 (Norvège), le Comité a examiné les documents FAL 44/2/1 et FAL 44/2/2, dans lesquels le Secrétariat présentait les résultats des travaux du MSC 101 et du NCSR 7 qui concernaient le présent point de l'ordre du jour, et il a noté que :

- .1 le MSC 101 avait adopté la résolution MSC.467(101), intitulée "Orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation", et approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1610, intitulée "Descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation";
- .2 le MSC 101 avait entériné la décision du NCSR 6 d'inviter le Comité de la simplification des formalités à examiner les descriptions des services maritimes 4 (Service portuaire) et 8 (Comptes rendus navire-côtière) et à formuler des observations et un avis sur la meilleure façon de procéder;
- .3 le NCSR 7 avait poursuivi ses échanges sur la manière de faire avancer les travaux relatifs à l'élaboration harmonisée des descriptions des services maritimes; et
- .4 le NCSR 8 était convenu de reporter l'examen du point de l'ordre du jour intitulé "Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation".

#### **Rapport du Groupe de travail par correspondance chargé d'examiner les descriptions des services maritimes qui intéressent le Comité de la simplification des formalités**

8.4 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance chargé d'examiner les descriptions des services maritimes qui intéressent le Comité de la simplification des formalités (FAL 44/8), et en particulier des travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Jon Leo Ervik (Norvège).

8.5 Étant donné que le Groupe de travail par correspondance avait achevé ses travaux depuis un certain temps déjà et que d'autres renseignements étaient maintenant disponibles, le Comité est convenu d'examiner individuellement chacun des cinq services maritimes que le Groupe de travail par correspondance avait examinés, plutôt que de passer en revue les mesures que le Groupe l'avait invité à prendre dans le rapport.

---

*Service maritime 4 (Service portuaire)*

8.6 Lorsqu'il a examiné la description du service maritime 4, le Comité a pris note du document FAL 46/8, dans lequel l'IHMA proposait d'apporter des modifications de fond à la description du service maritime 4 que le Groupe de travail par correspondance avait examiné. À cet égard, le Comité a pris note notamment des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 compte tenu du document FAL 46/8 (IHMA) et de la charge de travail du Groupe de travail sur le commerce électronique, la description du service maritime 4 pourrait être achevée à la prochaine session; et
- .2 la description du service maritime 4 devrait tenir compte des travaux relatifs au Répertoire de l'OMI.

8.7 Le Comité est convenu de renvoyer les documents FAL 44/8 (Norvège) et FAL 46/8 (IHMA), qui portaient sur la description du service maritime 4, au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il les examine et qu'il formule un avis sur la meilleure façon de procéder.

*Service maritime 6 (Service de pilotage)*

8.8 Le Comité a pris note de la décision du Groupe de travail par correspondance selon laquelle il n'était pas nécessaire de poursuivre les travaux relatifs au service maritime 6, ainsi que des échanges de vues sur la réservation des services de pilotage, dont il était question au paragraphe 12 du rapport du Groupe de travail par correspondance.

*Service maritime 7 (Service de remorquage)*

8.9 Le Comité est convenu de renvoyer la description du service maritime 7 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il en établisse la version définitive.

*Service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière)*

8.10 Après avoir examiné le document FAL 46/8/1, dans lequel le Secrétariat proposait de mettre à jour la description du service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière) afin de tenir compte des progrès que le Comité de la simplification des formalités avait accomplis à l'égard du Répertoire de l'OMI depuis l'achèvement des travaux par le Groupe de travail par correspondance et, en particulier, d'inclure un renvoi à la nouvelle série de données de l'OMI relative aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution A.851(20)), le Comité est convenu de renvoyer la description du service maritime 8 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il la mette à jour et qu'il en établisse la version définitive, en tenant compte du document FAL 46/8/1 (Secrétariat). En ce qui concernait le service maritime 8, le Comité a également pris note de l'avis selon lequel il était essentiel d'établir une distinction entre les comptes rendus navire-côtière et les systèmes de comptes rendus de navires, dans la mesure où ils avaient des objectifs différents et où les expéditeurs/destinataires concernés n'étaient pas les mêmes.

*Service maritime 10 (Service d'assistance maritime)*

8.11 Le Comité est convenu de renvoyer la description du service maritime 10 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il en établisse la version définitive.

*Autres questions soulevées par le Groupe de travail par correspondance*

8.12 Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur le commerce électronique d'examiner toutes les autres questions pertinentes qui avaient été soulevées par le Groupe de travail par correspondance ainsi que de formuler un avis sur la meilleure façon de procéder.

8.13 Le Comité est convenu de reporter à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat, qui était actuellement fixée à 2022.

**Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique**

8.14 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique, qui avait été constitué au titre du point 5 de l'ordre du jour, d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des documents FAL 44/8, FAL 46/8 et FAL 46/8/1, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière :

- .1 établir les versions définitives des services maritimes 7, 8 et 10, et en informer le Comité;
- .2 examiner la description du service maritime 4 et toutes les autres questions pertinentes soulevées dans le rapport du Groupe de travail par correspondance, et formuler un avis à l'intention du Comité sur la meilleure façon de procéder; et
- .3 soumettre un rapport en temps utile, pour examen par le FAL 47.

**Rapport du Groupe de travail**

8.15 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.5), le Comité a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

**Services maritimes 7, 8 et 10**

8.16 Le Comité a approuvé les descriptions des services maritimes 7 (Service de remorquage), 8 (Comptes rendus navire-côtière) et 10 (Service d'assistance maritime), tels qu'elles figuraient dans les annexes 4, 5 et 6, respectivement.

8.17 Le Comité a pris note des échanges de vue sur le fait qu'il était important de souligner le rôle essentiel joué par le Répertoire de l'OMI pour appuyer l'harmonisation de l'échange électronique des données, ainsi que sur la possibilité de mettre en place un projet de numérisation de l'OMI.

8.18 Le Comité a encouragé l'harmonisation et la normalisation des données par l'intermédiaire de la collaboration, dans la mesure où les États Membres s'appuyaient sur le Répertoire de l'OMI pour mettre en place leur guichet unique maritime, dans le cadre de projets internationaux qui pourraient par exemple être coordonnés par l'OMI.

**Mandat du Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les données opérationnelles concernant les ports.**

8.19 Après avoir examiné la recommandation du Groupe de travail sur le commerce électronique concernant la description du service maritime 4 (service d'appui aux ports), le Comité a décidé d'établir le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les

données opérationnelles des ports, et a chargé le Groupe, dont les travaux seraient coordonnés par Singapour<sup>1</sup>, d'effectuer les tâches ci-après :

- .1 examiner la description du service maritime 4, en se fondant sur le document FAL 44/8 et en tenant compte des modifications proposées dans le document FAL 46/8, ainsi que de poursuivre l'élaboration du Répertoire de l'OMI en vue de soumettre une version révisée de ce dernier au FAL 47; et
- .2 soumettre un rapport en temps utile, aux fins d'examen au FAL 47.

8.20 Le Comité est convenu de reporter à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au présent résultat, qui était actuellement fixée à 2022.

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

9.1 Le Comité a rappelé que le Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des directives sur les systèmes de signature électronique et les données opérationnelles concernant les ports aux fins de l'échange de renseignements numériques avait été chargé, par le FAL 45, d'élaborer des directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, qui soient conformes au modèle de données de référence de l'OMI, en tenant compte des délibérations du FAL 45, aux fins d'examen par le FAL 46.

9.2 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance (FAL 46/7) et l'a renvoyé au Groupe de travail sur le commerce électronique afin qu'il détermine s'il était nécessaire de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance et, dans l'affirmative, qu'il revoie son mandat en vue de poursuivre les travaux pendant la période intersessions, de sorte qu'il établisse la version définitive des directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port avant le FAL 47.

### **Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique**

9.3 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique de déterminer s'il était nécessaire de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, en tenant compte du document FAL 46/7 ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière, et, dans l'affirmative, d'en établir le mandat aux fins d'examen par le Comité.

### **Rapport du Groupe de travail**

9.4 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.5), le Comité a décidé d'ajouter le texte suivant dans le mandat du groupe énoncé au paragraphe 8.14 :

---

<sup>1</sup> **Coordonnateur :**  
M. Gavin Yeo  
Directeur adjoint (Développement des systèmes sectoriels)  
Autorité maritime et portuaire de Singapour  
Courriel : [IMO\\_CG@mpa.gov.sg](mailto:IMO_CG@mpa.gov.sg)

- .1 poursuivre l'élaboration de directives visant à harmoniser la communication et l'échange électronique des données opérationnelles afférentes aux escales au port, en vue d'en établir la version définitive au FAL 47; et
- .2 tenir compte du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, selon que de besoin.

9.5 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le chef du Département des partenariats et des projets (DPP) de l'Organisation concernant les initiatives en cours en faveur de la numérisation, telles que :

- .1 le Projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWIFT);
- .2 le Projet de guichet unique maritime aux Fidji avec le soutien financier du Groupe de la Banque mondiale; et
- .3 une proposition de projet phare de l'OMI visant à répondre aux besoins des pays en développement en matière de transition numérique, élaborée par la Division de la sécurité maritime (MSD) avec le soutien de la division de la coopération technique et le Département des partenariats et projets. Un résumé des propositions de projets de numérisation de l'OMI est présenté à l'annexe 7.

Afin de mettre en œuvre cette initiative visant à soutenir un transport maritime prêt pour l'avenir, l'étape suivante pour l'Organisation était de rechercher le soutien des donateurs pour ce projet novateur et transformateur. Les donateurs et bénéficiaires potentiels ont été invités à se mettre en relation avec le Secrétariat.

9.6 Les délégations singapourienne, de l'ISO et de BIMCO ont exprimé leur appréciation et leur intérêt pour ces initiatives et ont souligné en particulier l'incidence positive d'un projet de l'OMI sur le soutien aux besoins de numérisation des États membres et sur l'amélioration des efforts d'harmonisation conformément aux diverses orientations stratégiques du plan stratégique de l'Organisation.

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

10.1 Le Comité a rappelé que le FAL 42 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2018-2019 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 43 un résultat intitulé "Élaboration d'amendements aux Recommandations sur la création de commissions nationales de simplification des formalités (FAL.5/Circ.2)", mais avait reporté au FAL 44 et au FAL 45 les travaux au titre de ce point de l'ordre du jour, faute de temps pendant les sessions à distance.

10.2 Le Comité a également rappelé que le FAL 43 avait pris note du renseignement communiqué par le Secrétariat concernant la création d'une base de données dans le module de facilitation du GISIS, qui visait à recueillir les renseignements sur les commissions nationales de simplification des formalités en phase d'essai du prototype; le Comité a noté que la base de données avait été mise en service et que les instructions relatives à son utilisation avaient été diffusées sous couvert de la lettre circulaire n° 4555 du 5 mai 2022.

10.3 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait décidé de remplacer le titre de la circulaire FAL.5/Circ.2, à savoir Directives relatives à la création, à la composition et au

fonctionnement des commissions nationales de simplification des formalités, par "Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime", qu'il avait continué de souligner qu'il était important d'établir des commissions et des programmes nationaux de simplification des formalités, qu'il avait encouragé les États Membres à lui communiquer des renseignements à leur sujet dans le nouveau module du GISIS et à mettre effectivement en œuvre la Convention FAL, et qu'il avait établi un groupe de travail par correspondance sur les Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime (FAL.43/20, paragraphe 11.12).

### **Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance sur les Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime**

10.4 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux du Groupe de travail par correspondance sur les Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime (FAL 44/9) et tout particulièrement félicité le coordonnateur du Groupe, M. Alper Keceli (Turquie), pour les travaux qu'il avait menés.

10.5 Le Comité a examiné le document FAL 46/10, dans lequel INTERPORTPOLICE faisait référence au FAL 44/9 et proposait d'élargir le mandat des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime.

10.6 Lors de l'examen de la proposition d'élargissement du mandat des commissions nationales de simplification des formalités du transport maritime, le Comité a décidé de renvoyer ce document au Groupe de travail.

### **Constitution du Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités**

10.7 Après examen, le Comité a constitué le Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités, sous la présidence de M. Watchara Chiemanukulkit (Thaïlande), et l'a chargé, d'achever la révision des Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime, en tenant compte des documents FAL 44/9 et FAL 46/10, ainsi que des décisions prises et des observations et propositions formulées en séance plénière, aux fins d'approbation par le Comité.

### **Rapport du Groupe de travail**

10.8 Après avoir examiné les parties pertinentes du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.6), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.47 dans laquelle figurait le texte des Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime.

## **11 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER**

11.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 et le FAL 45 avaient reporté l'examen du présent point de l'ordre du jour à la présente session (FAL 44/21/1, paragraphe 1.16; et FAL 45/22, paragraphe 12.1), et que le FAL 45 était convenu de reporter à 2022 la date souhaitable d'achèvement des travaux y relatifs.

11.2 Le Comité a rappelé qu'en 2021, le HCR avait lancé l'idée de reconstituer le Groupe interinstitutions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, afin d'envisager, de planifier et d'exécuter des mesures et des interventions conjointes et coordonnées à l'appui de la prévention des voyages dangereux en mer, des activités de recherche et de sauvetage, et du

débarquement en toute sécurité. Le Cabinet exécutif du Secrétaire général, l'ICS, l'OIT, l'OMI, l'OIM, le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), le Bureau des affaires juridiques et l'ONUDC avaient été invités à participer aux travaux de ce groupe.

11.3 Le Comité a noté que le MSC 104 avait examiné la proposition du Danemark d'adopter une résolution MSC visant à réaffirmer l'importance d'une participation efficace et opportune des gouvernements dans les cas où des migrants étaient secourus en mer par des navires marchands. Compte tenu des diverses opinions et suggestions formulées, le MSC 104 avait décidé de reporter l'examen de la question au MSC 105 et avait invité les États Membres à formuler des observations à cette session, en vue d'établir le texte définitif de la résolution. Faute de temps, le MSC 105 a reporté au MSC 106 l'examen de ce point de l'ordre du jour, y compris l'examen des documents MSC 105/10 (Secrétariat) et MSC 105/10/1 (Danemark et Italie).

11.4 Le Comité a décidé de reporter à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs à ce résultat afin d'être tenu informé des faits afférents à la question des mouvements migratoires mixtes.

## **12 EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS**

12.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 et le FAL 45 avaient reporté l'examen du présent point de l'ordre du jour à la présente session (FAL 44/21/1, paragraphe 1.16; et FAL 45/22, paragraphe 13.1).

### **Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les passagers clandestins**

12.2 S'agissant du nombre de passagers clandestins, les cas signalés à l'Organisation sont présentés dans le tableau suivant :

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de cas	70	61	28	55	63	47	55	54	50
Nombre de passagers clandestins	203	120	80	163	157	182	138	55	96

12.3 Le Comité a noté que l'Organisation avait reçu, depuis le FAL 43, 159 rapports, qui mettaient en cause 289 passagers clandestins, et avait reçu, au total, au 31 décembre 2021, 4 783 rapports, qui mettaient en cause 14 741 passagers clandestins.

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

12.5 Après avoir rappelé que les statistiques publiées par l'OMI contenaient des chiffres concernant les passagers clandestins inférieurs à ceux communiqués par les P&I Clubs en fonction des demandes d'indemnisation liées aux cas d'embarquement clandestin survenus au cours des années d'assurance 2007, 2011, 2014 et 2017, tel qu'indiqué dans le rapport du FAL 43 (FAL 43/20, paragraphes 13.3 à 13.6), le Comité a invité les P&I Clubs à présenter des renseignements sur les cas d'embarquement clandestin, sachant qu'il s'agissait d'une

source d'information efficace pour comprendre les cas d'embarquement clandestin dans toute leur complexité.

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

12.6 Le Comité a noté que depuis la date de lancement de la plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer dans le GISIS<sup>2</sup>, le 6 juillet 2015, seuls 32 incidents avaient été signalés dans la base de données par trois États Membres.

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

## **13 RECOMMANDATIONS VISANT À RÉSOUDRE LE PROBLÈME DE LA CORRUPTION MARITIME**

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

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

13.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 45 avait examiné la proposition visant à établir un module GISIS sur la corruption maritime à l'appui de l'assistance en matière de coopération technique (FAL 45/14) et les travaux qu'avaient menés le Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime (FAL 45/14/1), et avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime.

13.4 Le Comité a noté que le TC 71 avait décidé d'examiner le programme de renforcement des capacités et de formation en matière de la lutte contre la corruption maritime au TC 72, en prenant en considération les renseignements communiqués dans le TC 71/15, les observations connexes telles qu'elles figuraient dans le TC 71/1/2/Add.1, ainsi que les échanges de vues tenus au FAL 46 et les décisions correspondantes prises à cette même session.

---

<sup>2</sup> Se reporter au Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) - Plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer (lettre circulaire n° 3569).

**Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime.**

13.5 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux accomplis par le Groupe de travail par correspondance sur les recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime (FAL 46/13), et a salué tout spécialement les travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Rob Lomas (Îles Marshall).

***Projet de recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime***

13.6 Le Comité a pris note de l'assentiment de la grande majorité en faveur de l'établissement du texte définitif du projet de recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime.

***Module du GISIS sur la corruption maritime à l'appui de l'assistance apportée au titre de la coopération technique***

13.7 En ce qui concernait les questions soulevées par le Groupe de travail par correspondance au sujet du module GISIS, les points de vue ci-après ont été exprimés :

- .1 le module GISIS avait pour objectif d'aider le Secrétariat à se mettre en rapport avec les États Membres pour déterminer quelles mesures d'assistance pourraient être apportées au titre de la coopération technique;
- .2 il était essentiel de préserver l'anonymat dans le système; une telle protection de l'anonymat était garantie lorsque les renseignements étaient conservés au sein du Secrétariat et permettrait d'éviter toute répercussion négative sur les lanceurs d'alerte, les États du port et les États côtiers;
- .3 d'aucuns se sont déclarés favorables à la poursuite de l'examen de la mise en place du module GISIS, en consultant le Comité LEG, selon que de besoin, et compte tenu des questions soulevées par le Groupe de travail par correspondance, et au fait d'encourager les États Membres et les organisations internationales à soumettre, à la prochaine session du Comité FAL, des documents sur une éventuelle façon de procéder;
- .4 la gestion des incidents de corruption relevait de la législation nationale et le système de signalement proposé dépassait les attributions de l'OMI;
- .5 la valeur ajoutée que présentait un tel module GISIS prévalait sur les difficultés connexes, y compris les difficultés liées à la mise en place du système, la question des ressources et les incidences juridiques pour l'Organisation;
- .6 il convenait d'envisager d'autres solutions pour lutter contre la corruption maritime et mieux faire connaître cette problématique, au moyen notamment de campagnes de sensibilisation ou de programmes de renforcement des capacités et de formation; à cet égard, il importait d'œuvrer de concert avec les organismes des Nations Unies et les acteurs du secteur; et
- .7 les États Membres devraient être encouragés à utiliser le réseau de lutte contre la corruption maritime (MACN).

13.8 Après avoir noté que la proposition de création d'un module GISIS avait été longuement débattue lors de ses précédentes réunions ainsi que par les groupes de travail par correspondance, et étant entendu que l'on ignorait les répercussions qu'aurait la création d'un module GISIS sur la corruption maritime tout comme les moyens qui seraient nécessaires à la résolution des difficultés liées à la mise en place d'une base de données sur la corruption, le Comité a décidé de ne pas établir pour l'heure de module sur la corruption maritime.

13.9 Le Comité a décidé également d'encourager les États Membres et les organisations internationales à envisager d'autres solutions susceptibles de produire les mêmes résultats, le but étant de fournir une assistance au titre de la coopération technique pour endiguer la corruption, sans exposer l'OMI à des obligations, et à porter ces solutions à son attention. En outre, il a fait savoir qu'il serait envisageable d'examiner, à ses prochaines sessions, la question de la création d'un module GISIS sur la corruption maritime, à la lumière de l'expérience qui serait acquise après l'approbation des directives sur la corruption maritime, lesquelles devaient être adoptées par le FAL 46.

#### **Instructions données au Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités**

13.10 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités de mettre en forme définitive le texte des Recommandations visant à résoudre le problème de la corruption maritime, en tenant compte du document FAL 46/13 et des décisions, observations et propositions formulées en séance plénière, en vue de son approbation par le Comité.

#### **Examen du rapport du Groupe de travail**

13.11 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.6), le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ. 48 contenant les Recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime.

### **14 EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES**

14.1 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2020-2021 un résultat intitulé "Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes", en fixant à 2020 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

14.2 Le Comité a rappelé également que le MSC 103 et le LEG 108, qui s'étaient tenus respectivement en mai 2021 et en juillet 2021, avaient approuvé les documents sur les résultats des exercices de définition réglementaire qu'ils avaient menés respectivement à l'égard des conventions qui relevaient de leur propre compétence, lesquels avaient été diffusés sous couvert des circulaires MSC.1/Circ.1638 et LEG.1/Circ.11, respectivement.

14.3 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 104 avait décidé :

- .1 d'inscrire à l'agenda biennal du Comité pour 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire de la présente session un nouveau résultat intitulé "Élaboration d'un instrument en fonction d'objectifs applicable aux navires de surface autonomes", en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux;

- .2 que la première étape consisterait à achever la feuille de route afin de s'entendre sur les prochaines étapes;
- .3 qu'il pourrait être nécessaire d'ajuster l'intitulé du résultat, en fonction des délibérations tenues par le MSC 105; et
- .4 que l'objectif ultime serait d'élaborer un instrument obligatoire régissant l'exploitation des navires de surface autonomes et que, si le temps le permettait, le MSC 105 pourrait entamer les travaux visant à élaborer un tel instrument (ou une telle série d'instruments).

14.4 Le Comité a également rappelé que le FAL 45 avait décidé de constituer un groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes et l'avait chargé d'achever les travaux portant sur l'exercice de définition réglementaire relatif à la Convention FAL.

#### **Rapport sur les travaux du Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes constitué par le Comité de la simplification des formalités**

14.5 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux accomplis lors de la réunion du Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes constitué par le Comité de la simplification des formalités (FAL 46/14), qui s'était tenue à distance du 12 au 14 octobre 2021, et a salué tout spécialement les travaux menés par M. Henrik Tunfors (Suède). Il a approuvé les travaux menés dans leur ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes ci-après.

14.6 Le Comité a noté que le Groupe était convenu :

- .1 de ne pas examiner les amendements à la Convention FAL qui avaient été approuvés par le FAL 45, dans la mesure où ils n'étaient pas encore entrés en vigueur (FAL/ISWG/MASS 1/4, paragraphe 3.2);
- .2 que toute discussion qui ne relevait pas des compétences respectives des comités devrait être menée en coordination avec le MSC et le Comité juridique, ainsi qu'avec le groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL, s'il était constitué (FAL/ISWG/MASS 1/4, paragraphe 3.4);
- .3 qu'il fallait envisager d'élaborer de nouvelles dispositions non obligatoires, ou de modifier les dispositions existantes, afin de compléter l'examen des dispositions obligatoires, selon qu'il conviendrait (FAL/ISWG/MASS 1/4, paragraphe 3.12);
- .4 d'inviter les États Membres à soumettre des propositions de nouveaux résultats sur les navires de surface autonomes dans le cadre des travaux qui pourraient être entrepris à l'avenir sur cette question (FAL/ISWG/MASS 1/4, paragraphe 3.13);
- .5 de rendre compte de l'exercice de définition réglementaire au moyen d'une circulaire FAL; et
- .6 d'approuver les résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concernait les navires de surface autonomes (FAL/ISWG/MASS 1/4, paragraphe 3.15 et annexe).

14.7 Lors de l'examen du rapport du Groupe de travail intersessions, lequel était appuyé par le Comité, les points de vue ci-après ont été exprimés :

- .1 si l'option retenue était d'élaborer un instrument contraignant sur les navires de surface autonomes, il convenait, dans un premier temps, d'élaborer un instrument non contraignant, avant de s'atteler ultérieurement à la conception d'un instrument contraignant;
- .2 le champ d'application de l'instrument sur les navires de surface autonomes devrait se limiter à la définition des objectifs et des prescriptions fonctionnelles applicables aux navires de charge et exclure les navires à passagers pour le moment;
- .3 les degrés d'autonomie 3 et 4 n'étaient pas envisagés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, par conséquent, l'entrée éventuelle des navires concernés dans les eaux relevant de la juridiction d'un État côtier était soumise au consentement de ce dernier; et
- .4 étant donné que des voyages commerciaux étaient d'ores et déjà effectués au moyen de navires de surface autonomes, il était urgent d'élaborer un instrument sur ces navires.

14.8 Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail intersessions et, plus particulièrement, la circulaire FAL.5/Circ.49 relative aux résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL concernant les navires de surface autonomes.

**Proposition d'un nouveau résultat aux fins de l'élaboration d'amendements à la Convention FAL ou d'un nouvel instrument intéressant l'exploitation des navires de surface autonomes**

14.9 Le Comité a examiné une proposition de nouveau résultat, présentée par les Émirats arabes unis dans le document FAL 46/21, aux fins de l'élaboration d'amendements à la Convention FAL ou d'un nouvel instrument intéressant l'exploitation des navires de surface autonomes.

14.10 Lorsqu'il a examiné la proposition de nouveau résultat, le Comité a pris note des points de vue ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 l'échange de renseignements doit être considéré, selon les résultats de l'exercice de définition réglementaire comme une lacune commune hautement prioritaire dont le traitement permettra d'automatiser les procédures et garantira la sécurité et la pérennité des navires de surface autonomes. En conséquence, le Comité devrait encourager la formulation de nouvelles propositions et la rédaction de nouveaux documents portant également sur cette lacune commune, en lien avec la feuille de route. Une délégation a proposé que le document FAL 44/INF.5 soit examiné au sein du Comité, voire même dans le cadre du groupe de travail mixte MSC-LEG-FAL, car il vise à la fois l'échange de renseignements et les responsabilités en matière d'obligations qui n'ont pas encore été examinées;
- .2 les questions relatives aux navires de surface autonomes relevant du champ d'application de la Convention FAL étaient principalement des questions administratives ou de procédure, et l'examen de l'adoption d'une approche

en fonction d'objectifs concernant les degrés d'autonomie des navires était moins pertinent dans le cadre des travaux du Comité de la simplification des formalités;

- .3 la feuille de route qui serait élaborée lors de la prochaine session du Comité était un document évolutif, susceptible d'être revu et modifié selon que de besoin; et
- .4 le nouveau résultat devrait être aligné sur les travaux des autres comités, dans la mesure du possible.

14.11 Après avoir examiné la question, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 47 un résultat intitulé "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 formalités", en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Il a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions et des documents connexes sur les prochaines étapes.

#### **Constitution d'un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes**

14.12 Le Comité a examiné le document FAL 46/14/1, dans lequel les présidences du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique et du Comité de la simplification des formalités proposaient de constituer un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes qui serait chargé d'examiner les lacunes et thèmes communs recensés lors des exercices de définition réglementaire menés par les trois comités et soumettaient un projet de mandat pour ce groupe. Il a également examiné le document FAL 46/14/2, dans lequel les Émirats arabes unis proposaient d'inclure une tâche consacrée à l'élaboration d'une feuille de route complète dans le projet de mandat du groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes.

14.13 À cet égard, le Comité a noté que les présidences du Comité de la sécurité maritime, du Comité de la simplification des formalités et du Comité juridique l'avaient invité à envisager de constituer un groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes, en lui confiant le mandat qui figurait à l'annexe du document FAL 46/14/1, et avaient demandé au Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour organiser la première réunion du groupe de travail mixte dès que possible après la tenue du C 127 en juillet 2022, sous réserve de l'approbation du Comité juridique, du Comité de la sécurité maritime, du Comité de la simplification des formalités et du Conseil.

14.14 À cet égard, le Comité a noté que le LEG 109 (mars 2022) avait examiné la même proposition et, après avoir souligné, en particulier, qu'il n'était pas prévu qu'un tel groupe de travail mixte supervise, dirige ou contrôle les travaux menés par l'Organisation sur les navires de surface autonomes, avait par la suite :

- .1 décidé de modifier le projet de mandat du Groupe de travail mixte afin d'inclure un nouvel alinéa libellé comme suit : "concevoir un plan de travail en tenant compte des feuilles de route élaborées et mises à jour par les trois comités";
- .2 décidé, afin de ne pas retarder la constitution du groupe de travail mixte, que le Comité juridique accepterait le projet de mandat tel qu'il figurait dans les documents MSC 105/7/4, LEG 109/13/3 et FAL 46/14/1, si le Comité de la

---

sécurité maritime et le Comité de la simplification des formalités n'approuvaient pas la modification proposée;

- .3 approuvé, sous réserve d'une décision concordante du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la simplification des formalités, la constitution d'un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, qui se réunirait dès que possible après la tenue du C 127 en juillet 2022; et
- .4 encouragé les États Membres et les organisations observatrices à soumettre des propositions au groupe de travail mixte au sujet des questions communes.

14.15 Par ailleurs, le Comité a noté que le LEG 109 (mars 2022) avait décidé d'inscrire à son agenda biennal un nouveau résultat intitulé "Mesures visant à traiter la question de l'exploitation des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité juridique", en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

14.16 À cet égard, le Comité a également noté que le MSC 105 (avril 2022) avait :

- .1 décidé, dans un premier temps, d'élaborer un recueil de règles non obligatoire en fonction d'objectifs avant de commencer à élaborer un code à caractère obligatoire;
- .2 décidé qu'il faudrait que le recueil de règles mentionné ci-dessus, à caractère non obligatoire, porte, dans un premier temps, sur les navires de charge et que soit déterminé également si cet instrument pourrait s'appliquer aux navires à passagers, en vue d'envisager des dispositions détaillées pour ce type de navires à un stade ultérieur;
- .3 approuvé la Feuille de route aux fins de l'élaboration d'un code en fonction d'objectifs applicable aux navires de surface autonomes, document évolutif qui pouvait nécessiter d'être régulièrement mis à jour et modifié aux prochaines sessions du Comité, aux fins de l'adoption et de l'entrée en vigueur, en 2024, d'un recueil de règles non obligatoire applicable aux navires de surface autonomes, avant que n'entre en vigueur un code obligatoire applicable aux navires de surface autonomes d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2028;
- .4 décidé que la première réunion du groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes se tiendrait à distance du 7 au 9 septembre 2022, sous réserve d'une décision concordante du FAL 46 et du C 127;
- .5 approuvé le projet de mandat du groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes, tel que révisé par le LEG 109, sous réserve d'une décision concordante du FAL 46; et
- .6 constitué un groupe de travail par correspondance sur les navires de surface autonomes, chargé d'élaborer un recueil de règles non obligatoire applicable aux navires de surface autonomes, dont le champ d'application se limitait aux navires de charge, l'objectif étant de déterminer à un stade ultérieur si cet instrument pouvait s'appliquer aux navires à passagers; il était prévu que le groupe de travail par correspondance soumette un rapport écrit

au MSC 107 et que la personne chargée de sa coordination communique par oral un rapport sur l'état d'avancement des travaux au MSC 106.

14.17 Compte tenu de ce qui précède, le Comité a :

- .1 approuvé la constitution d'un groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes;
- .2 décidé que le Groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes servirait de mécanisme transversal afin de traiter les questions communes hautement prioritaires qui avaient été recensées lors des exercices de définition réglementaire menés par les trois comités;
- .3 sur la base des résultats des exercices de définition réglementaire susmentionnés et des recommandations des comités, chargé le Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes de mener à bien les tâches ci-après :
  - .1 élaborer un plan de travail, en tenant compte des feuilles de route élaborées et mises à jour par les trois comités;
  - .2 traiter les questions communes<sup>3</sup> recensées par les trois comités; et
  - .3 formuler des avis à l'intention des comités après chaque réunion; et
- .4 décidé que la première réunion du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes se tiendrait à distance du 7 au 9 septembre 2022, sous réserve d'une décision concordante du C 127.

## **15 ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

15.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2020-2021 un résultat intitulé "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux", en fixant à 2023 l'échéance des travaux.

### **Examen des directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux**

15.2 Le Comité a examiné le document FAL 46/15, dans lequel l'Allemagne *et al.* présentaient un projet de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux, en même temps que la proposition visant à les faire adopter par le Comité, assortie d'un examen périodique pour tenir compte des questions émergentes et des changements de politique.

15.3 Le Comité a examiné également le document FAL 46/15/1, dans lequel les États-Unis appuyaient les directives proposées et la proposition selon laquelle la résolution aux fins d'adoption devrait prévoir un examen périodique des directives qui figuraient dans le document FAL 46/15.

---

<sup>3</sup> Sur la base des circulaires MSC.1/Circ.1638, LEG.1/Circ.11 et FAL.5/Circ.49.

15.4 Le Comité a noté que la grande majorité des délégations avaient appuyé cette proposition. Il a remercié le Kenya d'avoir lancé une telle initiative et d'avoir supervisé l'élaboration des directives, ainsi que les auteurs du document d'avoir contribué à la rédaction du texte.

15.5 Lors de l'échange de vues qui a suivi, le Comité a pris note des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 les directives énonçaient la façon dont le secteur des transports maritimes pouvait détecter et signaler les incidents, afin de lutter contre cette forme de trafic;
- .2 il existait un appui en faveur d'initiatives multilatérales de collaboration en vue de protéger les plantes et les espèces sauvages menacées d'extinction contre le braconnage;
- .3 il était nécessaire de garantir le respect du droit international, en particulier eu égard aux références à la législation nationale;
- .4 il était nécessaire de garantir la concordance avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer eu égard à l'application du droit interne en matière d'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires en transit et d'inspection des navires en transit, en tenant compte de la possibilité que certains États ne soient pas Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer;
- .4 il était nécessaire que les États Membres coopèrent et que toutes les parties prenantes de la chaîne du commerce illicite d'espèces sauvages soient pleinement conscientes de leur rôle si l'on entendait réussir à endiguer le commerce illicite d'espèces sauvages; et
- .5 les États Membres étaient invités à collaborer avec le secteur et les organismes publics pour favoriser une mise en œuvre réussie.

#### **Instructions données au Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités**

15.6 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur d'autres questions de simplification des formalités, sur la base du document FAL 46/15 et compte tenu des décisions prises ainsi que des observations et des propositions formulées en séance plénière, d'établir le texte définitif des directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux ou, s'il était impossible, faute de temps, d'établir le texte définitif des directives à la présente session, de donner un avis au Comité sur la marche à suivre.

#### **Examen du rapport du Groupe de travail**

15.7 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 46/WP.6), le Comité a approuvé la circulaire FAL/Circ.50 intitulée "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux".

15.8 Le Comité a noté que l'application des Directives devait être conforme au droit international, en particulier à la Convention sur le commerce international des espèces de

faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (UNTOC) et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).

15.9 En ce qui concernait la référence à la Convention sur le droit de la mer (UNCLOS) dans les Directives, le Comité a noté que celle-ci ne portait pas préjudice à la position des États qui n'étaient pas Parties à cette convention (UNCLOS).

15.10 La délégation de l'Argentine a appuyé les directives et félicité le Kenya de sa direction éclairée et d'avoir assuré la présidence du Groupe de travail. Il a indiqué que les directives contenaient des références à certains documents non contraignants qui n'avaient pas de portée mondiale. Néanmoins, cette délégation était satisfaite que le Groupe de travail et le Comité aient noté que les directives devaient être appliquées conformément au droit international, notamment la CITES et la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, qui étaient les instruments établissant les actes illicites internationaux, ainsi que la Convention sur les droits de la mer. L'Argentine a déclaré comprendre que cette conformité au droit international incluait les définitions de "faune sauvage" et de "trafic de faune sauvage", et que la référence à la législation nationale, dans ce contexte, faisait référence aux lois internes restreignant les exportations, et que les directives seraient appliquées par l'État d'origine des espèces menacées. L'Argentine a également suggéré que le Secrétariat, lorsqu'il incluait et mettait à jour les liens vers les documents utiles de l'annexe des directives sur le site web de l'OMI, fournisse également, chaque fois que cela est possible, les liens vers ces mêmes documents dans les langues officielles de l'OMI. Le Président a indiqué que le Secrétariat étudierait cette possibilité.

#### **Inclusion dans la Convention FAL d'une référence à la lutte contre les activités illicites, telle que prévue dans les programmes nationaux relatifs au transport maritime**

15.11 Le Comité a rappelé sa décision d'inclure dans la pratique recommandée 7.11 de la Convention FAL une référence à la lutte contre les activités illicites à l'appui de la définition de l'objectif des programmes nationaux de simplification du transport maritime (paragraphe 4.7, 4.8 et 4.10).

## **16 INTRODUCTION DU CONCEPT RPCV/PNR DANS LE TRANSPORT MARITIME**

16.1 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 46 un résultat intitulé "Introduction du concept RPCV/PNR dans le transport maritime", en fixant à 2023 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

16.2 Le Comité a rappelé également que le document FAL 46/6/6 (Japon, Nouvelle-Zélande et OMD), qui avait trait à ce point de l'ordre du jour, avait été examiné au titre du point 6 de l'ordre du jour (paragraphe 6.17 à 6.19 et 6.24).

16.3 Le Comité a examiné le document FAL 46/16 (OMD, Japon et Nouvelle-Zélande) et a pris note des renseignements communiqués au sujet des progrès réalisés dans le cadre des initiatives prises par l'OMD pour mettre en place des mesures de facilitation de la circulation et de contrôle des passagers destinées au secteur maritime en général, et en particulier aux navires de croisière puis, à terme, aux transbordeurs, en utilisant à cette fin des données de type RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs) et PNR (dossiers passagers), ainsi qu'au sujet de la coopération entre l'OMD et l'OMI dans ce domaine.

16.4 Le Comité a également noté que l'OMD et des États Membres pourraient demander à l'avenir de modifier la Convention FAL afin d'y inclure les prescriptions relatives aux RPCV et aux PNR.

16.5 À cet égard, le Comité a pris note du point de vue exprimé par une délégation, qui estimait que le concept de PNR n'était pas adapté au domaine maritime et que seule l'utilisation des "renseignements relatifs aux réservations" devrait être envisagée.

16.6 Le Comité a prié le Secrétariat de continuer à participer aux réunions du Groupe de travail sur la facilitation de la circulation et le contrôle des passagers de l'OMD, et a encouragé les États Membres à envisager de participer également à ces réunions et à faire part de leurs pratiques et intérêts nationaux, y compris à indiquer s'ils coopéraient actuellement avec des entités pertinentes en échangeant des renseignements dans le domaine de la facilitation de la circulation et du contrôle des passagers des navires de croisière.

## **17 ANALYSE DES MOYENS POSSIBLES DE VÉRIFIER LA CONFORMITÉ AVEC LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**

17.1 Le Comité a noté qu'aucun document n'avait été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour, ni à ses deux dernières sessions. Par conséquent, le Comité a invité les États Membres à soumettre des propositions et des documents connexes au FAL 47; en l'absence de tels documents, il examinerait la possibilité de supprimer ce résultat à la prochaine session.

## **18 ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME**

18.1 Le Comité a examiné le document FAL 46/18, dans lequel le Secrétariat rendait compte de l'état d'avancement des activités relatives à l'application de la Convention FAL qui avaient été menées dans le cadre du PICT entre décembre 2019 et décembre 2021, et il a pris note des activités suivantes :

- .1 projet de guichet unique maritime aux Fidji avec le soutien financier du Groupe de la Banque mondiale;
- .2 projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWiFT), lancé avec le soutien financier et technique de Singapour comme projet pilote visant à mettre en place un système de guichet unique maritime dans les ports de taille moyenne afin d'établir un système numérisé efficace d'échange électronique de renseignements dans les ports pour l'accomplissement des formalités. Dans sa phase pilote, le projet avait été mis en œuvre dans le port de Lobito (Angola) avant d'être étendu à d'autres pays lors de la phase suivante;
- .3 programme sur l'application de la Convention FAL dans la région de l'Amérique latine;
- .4 système communautaire portuaire dans les ports nigériens; et
- .5 webinaires à l'appui de l'application de la Convention FAL, comme suit :
  - .1 webinaire national, organisé en Tanzanie, concernant la facilitation du trafic maritime international, qui portait en particulier sur le concept, les processus et les procédures intéressant le recours aux

techniques d'échange de données informatisé, par l'intermédiaire d'un guichet unique, à l'appui de l'accomplissement des formalités auxquelles étaient assujettis les navires, les personnes et les cargaisons;

- .2 webinaire national, organisé au Brunéi Darussalam, concernant la Convention FAL et les avantages liés à sa bonne mise en œuvre, financé par le Brunéi Darussalam, qui visait à promouvoir la compréhension de la Convention FAL, des avantages liés à sa bonne mise en œuvre et de la procédure à suivre pour la ratifier; et
- .3 webinaire régional destiné à l'Afrique et aux États arabes et de la Méditerranée visant à promouvoir la ratification et la bonne mise en œuvre de la Convention FAL.

18.2 Le Comité a instamment prié les États Membres et les parties prenantes du secteur maritime de contribuer au programme de coopération technique de l'Organisation.

## **19 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS**

19.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 46/19 (Secrétariat), le Comité a pris note des décisions pertinentes que l'A 32, le C 124 et le C/ES.34 avaient prises au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales, des demandes d'admission au statut consultatif et des questions connexes.

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

20.1 Le Comité a noté que le MSC 101 et le MEPC 75 avaient approuvé la circulaire MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2 sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires.

## **21 PROGRAMME DE TRAVAIL**

### **Proposition de nouveaux résultats**

#### ***Proposition de nouveau résultat relatif à l'exploitation des navires de surface autonomes***

21.1 Le Comité a rappelé les décisions qu'il avait prises précédemment s'agissant d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 47 un résultat intitulé "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 formalités", en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux (voir le paragraphe 14.11).

#### ***Proposition visant à élaborer des directives sur les systèmes communautaires portuaires***

21.2 Le Comité a examiné le document FAL 46/21/1, dans lequel Djibouti *et al.* proposaient d'élaborer des directives sur les systèmes communautaires portuaires. Il a également pris note des préoccupations exprimées par certaines délégations, qui estimaient que l'élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires ne devait pas mener à la création d'un nouveau système normalisé distinct du guichet unique maritime. À cet égard, il a pris note de

l'observation formulée par une délégation, selon laquelle les directives constitueraient un instrument complémentaire au système de guichet unique maritime, à l'instar d'autres guichets uniques existants, dont les guichets uniques pour les douanes, et pourraient contribuer à relier les guichets uniques maritimes de différents pays.

21.3 Après avoir examiné la proposition, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 47 un résultat intitulé "Élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires", en fixant à 2024 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

#### **Approbation de nouveaux résultats**

21.4 Conformément aux dispositions pertinentes de la résolution de l'Assemblée sur l'application du Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1111(30)), le Comité a invité le C 127 à approuver les deux nouveaux résultats, tels qu'énoncés ci-après, en vue de les inscrire à l'agenda biennal du Comité pour la période 2022-2023 :

- .1 mesures visant à traiter la question des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités (voir le paragraphe 14.11); et
- .2 élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires (voir le paragraphe 21.3).

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

21.5 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2022-2023, que le Secrétariat avait établi en concertation avec la Présidente, et il a par conséquent invité le C 127 à prendre note du compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats, tel qu'il figure à l'annexe 8.

#### **Agenda du Comité au-delà de la période biennale**

21.6 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats qu'il avait été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale, que le Secrétariat avait établi en concertation avec la Présidente, et il a par conséquent invité le C 127 à prendre note de son agenda au-delà de la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 9.

#### **Propositions relatives aux semaines de réunion pour la période biennale 2024-2025**

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

21.8 Le Comité a rappelé également qu'après avoir noté que les sessions de quatre jours ne laissaient pas suffisamment de temps aux groupes de travail pour achever leurs travaux, le FAL 42 avait décidé que les sessions suivantes du Comité devraient avoir une durée de cinq jours chacune, avec huit séances disposant de services d'interprétation. Cette décision devait s'appliquer au FAL 43 et aux sessions suivantes, la durée des sessions étant revue périodiquement compte tenu de la charge de travail du Comité.

21.9 Le Comité a décidé qu'il tiendrait une session en 2024 et une session en 2025 (d'une durée de cinq jours chacune avec huit séances disposant de services d'interprétation) et a invité le Secrétaire général à tenir compte de ces renseignements dans l'établissement des propositions budgétaires voulues pour la période biennale 2024-2025, afin qu'elles soient examinées par le Conseil en vue d'être approuvées par l'Assemblée à sa trente-troisième session ordinaire, en novembre 2023.

### **Réunions intersessions**

21.10 Le Comité a rappelé que le FAL 45 avait approuvé la tenue, en 2022, des réunions intersessions ci-après, qui avaient été approuvées par le C/ES.34 :

- .1 la sixième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir immédiatement après le FAL 46; et
- .2 la septième réunion de l'EGDH, qui se tiendrait au second semestre de 2022,

et il a noté que l'EGDH 7 devait se tenir du 24 au 28 octobre 2022.

21.11 En outre, le Comité a approuvé la tenue, en 2023, des réunions intersessions ci-après du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH), l'une d'elles devant se tenir immédiatement après le FAL 47, dans la mesure du possible, sous réserve de l'approbation du C 127 :

- .1 la huitième réunion de l'EGDH, qui se tiendrait au premier semestre de 2023; et
- .2 la neuvième réunion de l'EGDH, qui se tiendrait au second semestre de 2023.

21.12 Le Comité a également approuvé, sous réserve de l'approbation du Conseil, la tenue d'une réunion du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes du 7 au 9 septembre 2022, sous réserve d'une décision concordante du C 127 (voir le paragraphe 14.17).

### **Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 47**

21.13 Après avoir examiné les propositions énoncées dans le document FAL 46/WP.3, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour de sa quarante-septième session, telle qu'elle figure à l'annexe 10. À cet égard, il a décidé également que tous les documents élaborés par le Secrétariat pour cette session seraient diffusés auprès du public avant la session (voir également le paragraphe 2.3).

### **Constitution de groupes de travail au FAL 47**

21.14 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité a prévu de constituer, au FAL 47, des groupes de travail sur les questions suivantes :

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

- .3 les questions afférentes aux navires de surface autonomes qui relèvent du Comité de la simplification des formalités.

21.15 Le Comité a décidé en outre que, si besoin était, le FAL 47 pourrait envisager de constituer d'autres groupes de travail ou d'autres groupes de rédaction lorsqu'il examinerait les différents points de l'ordre du jour, et il a chargé le Secrétariat d'établir et de diffuser, en concertation avec la Présidente et dans des délais suffisants avant la session, le calendrier provisoire du FAL 47, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou des groupes de rédaction qui pourraient être constitués.

### **Date et lieu de la prochaine session**

21.16 Le Comité a noté qu'il était prévu que le FAL 47 se tienne du 19 au 23 juin 2023.

## **22 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2023**

22.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu à l'unanimité M<sup>me</sup> Marina Ansell (Suède) Présidente et M. Mohamed AlKaabi (Émirats arabes unis) Vice-président pour 2023.

## **23 DIVERS**

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

23.1 Le Comité a rappelé que les documents FAL 46/23 (Ukraine) et FAL 46/23/1 (Fédération de Russie) avaient déjà été examinés au titre du point 2 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 2.9).

### **Questions liées à la pandémie de COVID-19**

23.2 Le Comité a rappelé que le MSC 104 avait approuvé un projet de résolution de l'Assemblée relative à une action globale visant à s'attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19 et que la résolution avait ultérieurement été adoptée par l'A 32 en tant que résolution A.1160(32).

23.3 Le Comité a noté qu'au 9 mai 2022, 65 États Membres et 2 Membres associés de l'OMI avaient informé l'Organisation qu'ils avaient accordé le statut de "travailleurs clés" aux gens de mer (lettre circulaire n° 4204/Add.35/Rev.11) et exhorté les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à désigner les gens de mer comme des "travailleurs clés", sachant qu'il était important qu'ils soient ainsi désignés, notamment pour qu'ils puissent être vaccinés à titre prioritaire.

23.4 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 46/INF.4, dans lequel le Secrétariat pour les pays du Commonwealth examinait les répercussions de la pandémie sur le commerce maritime, ainsi que les incidences sur le plan de la politique générale s'agissant du relèvement après la pandémie et du renforcement de la résilience des pays du Commonwealth.

### **Gestion des cyber-risques pour les navires et les ports**

23.5 Le Comité a examiné le document FAL 46/23/2, dans lequel l'IAPH l'invitait à prendre note de la première édition de ses Directives sur la cybersécurité dans les ports et les installations portuaires et à envisager d'en faire la promotion, selon qu'il conviendrait, notamment en y faisant référence dans la prochaine version de la circulaire

MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 relative aux Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes, au titre des orientations et des normes supplémentaires.

23.6 Après avoir noté que le MSC 104 avait demandé au Secrétariat, sous réserve d'une décision concordante du Comité de la simplification des formalités, de mettre à jour les orientations du secteur énumérées au paragraphe 4.2 de la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 afin d'y inclure les Directives de l'IAPH sur la cybersécurité dans les ports et les installations portuaires, le Comité a appuyé la décision prise par le MSC 104 et a approuvé la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 relative aux Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes.

#### **Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022**

23.7 Le Comité a rappelé que le MEPC 70, le MSC 96, le FAL 41 et le LEG 104 avaient approuvé le projet de circulaire récapitulative de la série FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 sur la Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, qui avait été diffusée sous la cote FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3.

23.8 Le Comité a approuvé, comme l'avaient fait le LEG 109 et le MSC 105, et sous réserve d'une décision concordante du MEPC, le projet de circulaire conjointe de la série FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.2, intitulé "Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022", sous couvert de la circulaire FAL.2/Circ. 133, en notant que les éléments en rapport avec les amendements aux Annexes I, IV et VI de MARPOL qui portaient sur les mesures visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux et sur les barges sans équipage ni propulsion autonome, tels qu'adoptés par les résolutions MEPC.330(76) et MEPC.328(76), respectivement, étaient placés entre crochets en attendant que lesdits amendements soient acceptés (III 7/17, paragraphe 8.9 et annexe 5).

#### **Copies certifiées conformes des textes récapitulatifs des instruments de l'OMI**

23.9 Le Comité a rappelé que le LEG 106 avait invité le Conseil à lancer un programme visant à établir des copies certifiées conformes des textes récapitulatifs de toutes les conventions de l'OMI afin de faciliter leur transposition dans la législation nationale et que le C 125 avait examiné cette question et souscrit à la recommandation qu'avait faite le Groupe de travail sur la réforme du Conseil, à savoir procéder à l'élaboration de versions récapitulatives des conventions de l'OMI.

23.10 Après avoir examiné le document FAL 46/23/1 (Présidente et Secrétariat), le Comité a approuvé la liste des instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités pour lesquels une version récapitulative serait des plus utiles, telle qu'elle figure à l'annexe 11, en vue de la soumettre au Conseil.

23.11 La délégation argentine, tout en souscrivant à la liste proposée dans le document FAL 46/23/1, a rappelé qu'il conviendrait de traiter, le moment venu, certains aspects importants, à savoir la nature juridique des textes récapitulatifs, telle qu'établie par le Comité juridique, et la traduction de ces textes récapitulatifs dans toutes les langues officielles.

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

23.12 À la suite de l'intervention de l'Italie, le Comité a encouragé les États Membres à répondre au questionnaire d'enquête<sup>4</sup> relatif à l'application de la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1

---

<sup>4</sup> Les réponses doivent être envoyées à l'adresse électronique suivante : [info@angopi.eu](mailto:info@angopi.eu).

intitulée "Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage", tel qu'il figurait à l'annexe du document FAL 45/21/3, afin d'assurer un niveau de sécurité maximal pour le personnel participant aux opérations d'amarrage et d'appareillage dans les ports. En outre, il a invité de nouveau les coauteurs à l'informer des résultats recueillis, selon qu'il conviendrait, étant entendu que les résultats de l'enquête pourraient constituer un bon point de départ pour réviser la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1.

## **24 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-SIXIÈME SESSION**

### **Procédures visant à faciliter la tenue des sessions à distance**

24.1 Le Secrétariat a établi le projet de rapport sur les travaux de la présente session (FAL 46/WP.1/Rev.1), aux fins d'examen et d'adoption par le Comité, en tenant compte des dispositions des Orientations intérimaires visant à faciliter la tenue des sessions à distance des comités pendant la pandémie de COVID-19 (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1).

24.2 Dans ce contexte, au cours de la réunion virtuelle tenue vendredi 13 mai 2022, les délégations ont eu la possibilité de formuler des observations sur le projet de rapport; il a ensuite été donné jusqu'au 24 mai 2022, 23 h 59 (UTC+1), aux délégations qui le souhaitent pour formuler, par correspondance, des observations supplémentaires sur les décisions du Comité, comme prévu par les Orientations intérimaires susmentionnées.

24.3 Le Secrétariat a établi le texte définitif du rapport, après avoir consulté le Président. La session a été clôturée le 24 mai 2022 à 23 h 59 (UTC+1), conformément à l'article 35 du Règlement intérieur du Comité FAL.

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

24.4 L'Assemblée, à sa trente-troisième session, est invitée à noter que le Comité a adopté des amendements à l'Annexe de la Convention FAL (paragraphe 3.7 et annexe 1).

24.5 Le Conseil, à sa cent vingt-septième session, est invité à :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarante-sixième session, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, le transmettre, accompagné de ses observations et recommandations, à la trente-deuxième session de l'Assemblée;
- .2 prendre note des décisions qui ont été prises au sujet des mesures visant à élargir l'accès du public à l'information (paragraphe 2.3 et 21.13);
- .3 prendre note des observations formulées et des décisions prises sur les questions liées au conflit militaire en cours entre la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses effets sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer (paragraphe 2.4 à 2.14), en particulier les mesures prises par le Comité à cet égard, comme indiqué au paragraphe 2.12;
- .4 noter que le Comité a adopté la résolution FAL.14(46) portant amendement à l'Annexe de la Convention FAL en vue de sa diffusion conformément à l'article VII 2) a) de la Convention et a décidé qu'ils entreraient en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII 2) b) le 1<sup>er</sup> janvier 2024, à

- moins que, avant le 1<sup>er</sup> octobre 2023, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements (paragraphe 3.7 et 3.8 et annexe 1);
- .5 noter que le Comité a approuvé le texte des amendements à l'Annexe de la Convention FAL, en vue de sa diffusion, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, puis de son adoption au FAL 47 (paragraphe 4.15 et annexe 2);
  - .6 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire et, en particulier, le projet relatif au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique lancé par le Secrétariat et devant être financé par les États membres et les organisations internationales (section 6);
  - .7 prendre note des renseignements communiqués par DPP en ce qui concerne les initiatives en cours en faveur de la transition numérique (paragraphe 9.5 et annexe 7);
  - .8 approuver les nouveaux résultats approuvés par le Comité pour la période biennale 2022-2023 (paragraphe 14.11 et 21.3);
  - .9 prendre note des mesures prises sur les questions liées aux navires de surface autonomes et approuver la tenue de la première réunion du Groupe de travail conjoint MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, qui se tiendra à distance du 7 au 9 septembre 2022 (paragraphe 14.17);
  - .10 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2022-2023 (paragraphe 21.6 et annexe 9);
  - .11 prendre note de l'agenda du Comité au-delà de la période biennale (paragraphe 21.6 et annexe 9);
  - .12 approuver la décision du Comité de tenir une session en 2024 et une session en 2025 (chacune ayant une durée de cinq jours et comprenant huit séances avec services d'interprétation) (paragraphe 21.9);
  - .13 approuver la tenue des réunions intersessions de l'EGDH approuvées par le Comité pour 2023 (paragraphe 21.11);
  - .14 prennent note des mesures prises en ce qui concerne la liste des instruments relevant de la compétence du Comité de facilitation pour lesquels une version consolidée serait la plus avantageuse (paragraphe 23.10 et annexe 11); et
  - .15 prendre note de l'approbation des circulaires suivantes :
    - .1 FAL.5/Circ.42/Rev.2, dans laquelle figure le texte révisé des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (paragraphe 5.9);

- 
- .2 FAL.5/Circ.45 se rapportant au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (paragraphe 6.22);
  - .3 FAL.5/Circ. 46 intitulée "Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes", ainsi que la circulaire connexe (paragraphe 7.5);
  - .4 FAL.5/Circ.47 intitulée "Directives relatives aux commissions et programmes nationaux de simplification des formalités du transport maritime" (paragraphe 10.8);
  - .5 FAL.5/Circ.48 intitulée "Projet de recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime" (paragraphe 13.11);
  - .6 FAL.5/Circ.49 intitulée "Résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concerne les navires de surface autonomes" (paragraphe 14.8);
  - .7 FAL.5/Circ. 50 intitulée "Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 15.7);
  - .8 MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 intitulée "Directives intérimaires sur la gestion des cyber-risques maritimes" (paragraphe 23.6); et
  - .9 FAL.2/Circ.133 intitulée "Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022", sous réserve de la décision simultanée du MEPC (paragraphe 23.8).

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

- .1 prendre note des observations formulées et des décisions prises sur les questions liées au conflit militaire en cours entre la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses effets sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer (paragraphe 2.4 à 2.14), en particulier les mesures prises par le Comité à cet égard, comme indiqué au paragraphe 2.12;
- .2 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6);
- .3 prendre note de la décision d'informer le Sous-comité III de l'approbation de la nouvelle série de données relative à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, et de l'invitation faite au Sous-comité III d'envisager la possibilité de créer un identifiant unique pour une inspection de contrôle par l'État du port (paragraphe 6.23);

- .4 en ce qui concerne les services maritimes, noter :
  - .1 qu'aucun travail supplémentaire n'était nécessaire pour le service maritime 6 (paragraphe 8.8);
  - .2 l'approbation de la description révisée des services maritimes 7, 8 et 10, et inviter le MSC à approuver une version révisée de la circulaire MSC.1/Circ.1610 intitulée "Descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation" (paragraphe 8.16 et annexes 4, 5 et 6, respectivement);
  - .3 que l'examen du service maritime 4 était toujours en cours (paragraphe 8.19); et
  - .4 la date d'achèvement du produit a été reportée à 2023 (paragraphe 8.20);
- .5 prendre note des renseignements communiqués par DPP en ce qui concerne les initiatives en cours en faveur de la transition numérique (paragraphe 9.5 et annexe 7);
- .6 prendre note des mesures prises sur les questions liées aux navires de surface autonomes (section 14), en particulier l'approbation de :
  - .1 FAL.5/Cir.49 intitulée "Résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concerne les navires de surface autonomes" (paragraphe 14.8);
  - .2 un nouveau résultat intitulée "Mesures visant à traiter la question des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.11);
  - .3 la création d'un groupe de travail conjoint MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, son mandat et la date de sa première réunion, sous réserve de l'approbation simultanée du C 127 (paragraphe 14.17);
- .7 noter l'approbation de la circulaire FAL.5/Circ. 50 intitulée "Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 15.7);
- .8 noter que le Comité a demandé au Secrétariat de continuer à assister aux réunions du Groupe de travail de l'OMD sur le contrôle et la simplification des formalités des passagers (paragraphe 16.6);
- .9 noter que le Comité a approuvé la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 intitulée "Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes" (paragraphe 23.6); et

- .10 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.2/Circ.133 intitulée "Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022", sous réserve de la décision concordante du MEPC (paragraphe 23.8).

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

- .1 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée de ce répertoire (section 6);
- .2 prendre note de la décision d'informer le Sous-comité III de l'approbation de la nouvelle série de données relative à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, et de l'invitation faite au Sous-comité III d'envisager la possibilité de créer un identifiant unique pour une inspection de contrôle par l'État du port (paragraphe 6.23);
- .3 prendre note des renseignements communiqués par DPP en ce qui concerne les initiatives en cours en faveur de la transition numérique (paragraphe 9.5 et annexe 7);
- .4 prendre note des mesures prises sur les questions liées aux navires de surface autonomes (section 14), en particulier l'approbation de ce qui suit :
  - .1 FAL.5/Circ.49 intitulée "Résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concerne les navires de surface autonomes" (paragraphe 14.8);
  - .2 un nouveau résultat intitulée "Mesures visant à traiter la question des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.11); et
  - .3 la création d'un groupe de travail conjoint MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, son mandat et la date de sa première réunion, sous réserve de l'approbation concordante du C 127 (paragraphe 14.17); et
- .5 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.2/Circ.133 intitulée "Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022", sous réserve de la décision concordante du MEPC (paragraphe 23.8).

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

- .1 prendre note du projet de Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique lancé par le Secrétariat, qui serait financé par les États Membres et les organisations internationales intéressés (section 6);

- .2 prendre note des renseignements communiqués par DPP en ce qui concerne les initiatives en cours en faveur de la transition numérique (paragraphe 9.5 et annexe 7);
- .3 prendre note des décisions relatives au module du GISIS proposé sur la corruption maritime (paragraphe 13.7 à 13.9);
- .4 prendre note de la décision du Comité d'envisager d'autres solutions susceptibles de produire les mêmes résultats, le but étant de fournir une assistance au titre de la coopération technique pour endiguer la corruption (paragraphe 13.9);
- .5 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.48 intitulée "Projet de recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime" (paragraphe 13.11); et
- .6 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ. 50 dans laquelle figuraient les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 15.7).

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

- .1 prendre note des observations formulées et des décisions prises sur les questions liées au conflit militaire en cours entre la Fédération de Russie et l'Ukraine et ses effets sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer (paragraphe 2.4 à 2.14), en particulier les mesures prises par le Comité à cet égard, comme indiqué au paragraphe 2.12;
- .2 prendre note des décisions relatives au module du GISIS proposé sur la corruption maritime (paragraphe 13.7 à 13.9);
- .3. prendre note de la décision du Comité d'envisager d'autres solutions susceptibles de produire les mêmes résultats, le but étant de fournir une assistance au titre de la coopération technique pour endiguer la corruption (paragraphe 13.9);
- .4 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.48 intitulée "Projet de recommandations visant à faire adopter et à faire appliquer des procédures de lutte contre la corruption maritime" (paragraphe 13.11);
- .5 prendre note des mesures prises sur les questions liées aux navires de surface autonomes (section 14), en particulier l'approbation de :
  - .1 la circulaire FAL.5/Circ.49 intitulée "Résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concerne les navires de surface autonomes" (paragraphe 14.8);
  - .2 un nouveau résultat intitulée "Mesures visant à traiter la question des navires de surface autonomes dans les instruments relevant de la compétence du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 14.11); et

- .3 la création d'un groupe de travail conjoint MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, son mandat et la date de sa première réunion, sous réserve de l'approbation concordante du C 127 (paragraphe 14.17); et
- .6 noter que le Comité a approuvé la circulaire FAL.2/Circ.133 intitulée " Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022", sous réserve de la décision concordante du MEPC (paragraphe 23.8).

24.10 Le Sous-comité III est invité à :

- .1 prendre note de l'approbation de la nouvelle série de données relative à l'historique des données recueillies lors des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port";
- .2 examiner la possibilité de créer un identifiant unique pour une inspection de contrôle par l'État du port (paragraphe 6.23); et
- .3 noter que le Comité a approuvé lui aussi la circulaire FAL.2/Circ.133 concernant la liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022, sous réserve d'une décision concordante du MEPC (paragraphe 23.8);

*(Les annexes seront diffusées sous couvert d'additifs au présent document.)*

---