

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION
DES FORMALITÉS
48^e session
Point 20 de l'ordre du jour

FAL 48/20/Add.1
25 avril 2024
Original: ANGLAIS

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

On trouvera ci-joint les annexes 1 à 9 du rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de quarante-huitième session (FAL 48/20).

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 8
- ANNEXE 2 LISTE DES ENSEMBLES DE DONNÉES PRIORITAIRES DE L'EGDH
- ANNEXE 3 MANDAT DE L'EGDH
- ANNEXE 4 FEUILLE DE ROUTE VISANT À TRAITER LES QUESTIONS RELATIVES AUX NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES QUI SONT LIÉES À LA CONVENTION FAL
- ANNEXE 5 RÉOLUTION FAL.17(48) - DIRECTIVES REVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX
- ANNEXE 6 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS POUR LA PÉRIODE BIENNALE
- ANNEXE 7 AGENDA DU COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE
- ANNEXE 8 LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA QUARANTE-NEUVIÈME SESSION DU COMITÉ
- ANNEXE 9 DÉCLARATIONS DES DÉLÉGATIONS DES ÉTATS MEMBRES ET DES ORGANISATIONS OBSERVATRICES*

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

ANNEXE 1

DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 8

Service maritime 8 – Comptes rendus navire-côtière

8.1 Organe soumettant le projet

Comité de la simplification des formalités, Sous-comité NCSR.

8.2 Organes coordonnateurs

OMI, Norvège et Singapour.

8.3 Description du service maritime

Le présent service maritime permet d'échanger des renseignements entre la terre et le navire. Il couvre à la fois :

- .1. les comptes rendus navire-côtière, généralement liés aux escales au port; et
- .2. les systèmes de comptes rendus de navires liés à la sécurité de la navigation.

Les premiers sont étroitement liés au concept de guichet unique maritime dans la Convention FAL de l'Organisation, et les seconds, les systèmes de comptes rendus de navires, tels que définis dans la règle V/11 de la Convention SOLAS sont liés à l'organisation du trafic maritime.

Les systèmes de comptes rendus de navires peuvent être obligatoires ou non obligatoires. S'il est adopté par l'OMI, l'utilisation d'un système de comptes rendus de navires sera obligatoire pour tous les navires, certaines catégories de navires, ou les navires transportant certaines cargaisons.

Comptes rendus navire-côtière

Ce service peut couvrir les informations et les directives relatives aux formalités et aux instructions de compte rendus (quand, quoi et comment) pour faire un compte rendu à un port spécifique. En outre, ce service peut être étendu à l'échange de renseignements requis dans un système de comptes rendus de navires dans le cadre d'un guichet unique. Les renseignements dans un système de comptes rendus navire-côtière peuvent contenir les éléments suivants :

- formalités de compte rendu
- renseignements demandés par le biais d'un système de guichet unique
- règles en matière de sûreté
- règles applicables aux zones de services de trafic maritime
- réglementation douanière

- réglementation en matière d'immigration
- règles de l'État du port
- règles sanitaires et vétérinaires
- règles relatives à l'environnement

Nombre de ces éléments sont traités par le Comité de la simplification des formalités (Comité FAL), qui a élaboré des directives pour la mise en place d'un système de comptes rendus dans le cadre d'un guichet unique maritime. Le Comité FAL met également à jour et étoffe le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (Répertoire de l'OMI)¹, un outil pour les développeurs de logiciels qui conçoivent les systèmes nécessaires pour assurer la transmission, la réception et la réponse via l'échange électronique de données exigé pour l'arrivée, le séjour et le départ du navire, des personnes et des cargaisons dans un port. En harmonisant les éléments de données requis lors d'une escale dans un port et en normalisant les messages électroniques, le Répertoire de l'OMI facilite l'échange de renseignements dans le sens navire-côtière et l'interopérabilité des guichets uniques, réduisant ainsi la charge administrative pour les navires liée aux formalités dans les ports.

Le Répertoire de l'OMI contient un ensemble de données de l'OMI et un modèle de données de référence de l'OMI convenus par les principaux organismes participant à l'élaboration de normes pour l'échange électronique de données liées à la Convention FAL : Organisation mondiale des douanes (OMD), Commission économique pour l'Europe (CEE) et Organisation internationale de normalisation (ISO). Le Répertoire de l'OMI inclut de nouvelles parties allant au-delà des déclarations FAL telles que la déclaration des passagers clandestins, la déclaration maritime de santé, les certificats du navire et de la compagnie et les inspections et les indications horaires de l'escale dans le port et la fourniture des services pertinents dans le port. Un ensemble de données sur les systèmes de comptes rendus de navires a également été inclus dans le Répertoire de l'OMI.

Ces travaux sont liés à la solution 2 du plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation – Moyens d'envoyer des comptes rendus normalisés et automatisés (voir la circulaire MSC.1/Circ.1595, telle que révisée).

La solution 2 de la stratégie en matière d'e-navigation, concernant les comptes rendus automatisés, est l'une des solutions les plus importantes pour réduire la charge de travail de l'équipage (temps passé à l'élaboration et à la soumission des comptes rendus aux autorités à terre). À cette fin, les comptes rendus devraient être générés et transmis automatiquement depuis les systèmes de bord existants, dans toute la mesure du possible. Lorsque cela est possible, les champs de données du guichet unique devraient être remplis automatiquement à partir des systèmes de bord et à terre, afin que le capitaine du navire puisse effectuer une simple vérification avant l'envoi via les moyens de communication appropriés.

Les comptes rendus navire-côtière tels qu'envisagés par la solution 2 de la stratégie en matière d'e-navigation visent à réduire la paperasserie chronophage à bord.

Ce service peut satisfaire aux exigences liées au système de comptes rendus dans le cadre du guichet unique qui inclut également l'automatisation.

¹ [Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.](#)

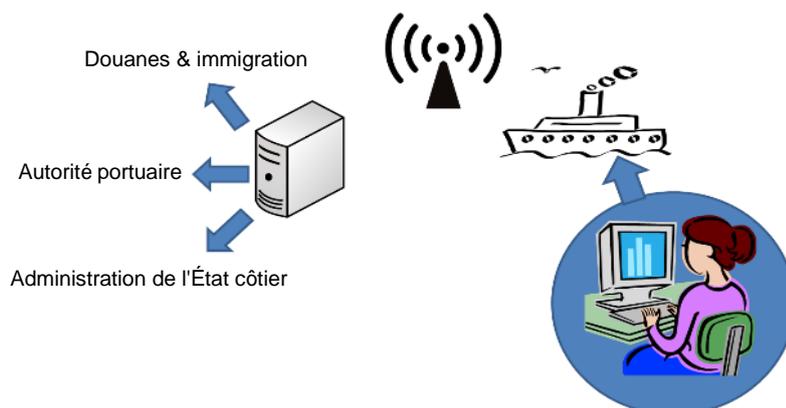


Figure 8-1 - Comptes rendus navire-côtière

Systèmes de comptes rendus de navires

La pratique visant à suivre des routes prédéterminées pour le trafic maritime est adoptée pour des raisons de sécurité. Des dispositions connexes ont ensuite été incorporées dans la Convention SOLAS d'origine. Les dispositifs de séparation du trafic (DST) et autres systèmes d'organisation du trafic sont désormais établis dans de nombreuses zones de trafic maritime parmi les plus encombrées du monde. La responsabilité de l'OMI en ce qui concerne l'organisation du trafic maritime est consacrée dans le chapitre V de la Convention SOLAS, qui reconnaît l'Organisation comme le seul organisme international habilité à élaborer de tels systèmes.

Les systèmes d'organisation du trafic, y compris les DST, qui ont été adoptés par l'OMI peuvent être étroitement liés aux systèmes de comptes rendus de navires. Aux termes de la règle V/11 de la Convention SOLAS, l'OMI est autorisée à adopter des systèmes de comptes rendus de navires.

La publication de l'OMI intitulée "Organisation du trafic maritime" est mise à jour régulièrement. On compte actuellement 23 **systèmes de comptes rendus de navires** adoptés par l'OMI. En outre, un certain nombre de systèmes de comptes rendus de navires locaux sont établis.

Les obligations de compte rendu dans un système de comptes rendus de navires sont généralement moins nombreuses que dans un régime de comptes rendus navire-côtière, par exemple le nom du navire, le numéro d'identification de l'OMI, la position, la vitesse, le cap et ainsi de suite. Toutefois, certains renseignements sont les mêmes ou sont similaires. Actuellement, les comptes rendus de navires se font surtout par communication vocale et/ou sur papier.

Dans la résolution MSC.433(98) sur les Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires, il est rappelé que les communications entre une autorité à terre et un navire participant devraient se limiter aux renseignements indispensables à la réalisation des objectifs du système de comptes rendus de navires. Le compte rendu initial, exigé d'un navire qui entre dans la zone couverte par le système devrait généralement se limiter aux renseignements suivants :

- nom du navire
- indicatif d'appel

- numéro d'identification de l'OMI, le cas échéant
- position

La résolution existante s'appuie sur la règle V/11 de la Convention SOLAS :

"Les systèmes de comptes rendus de navires contribuent à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et/ou la protection du milieu marin. Un système de comptes rendus de navires doit, lorsqu'il a été adopté et mis en œuvre conformément aux directives et critères élaborés par l'Organisation en application de la présente règle, être utilisé par tous les navires ou par certaines catégories de navires ou encore par les navires transportant certaines cargaisons, conformément aux dispositions de chaque système ainsi adopté.

L'Organisation est le seul organisme international qui soit habilité à élaborer sur le plan international des directives, des critères et des règles portant sur les systèmes de comptes rendus de navires. Les Gouvernements contractants doivent soumettre à l'Organisation leurs propositions en vue de l'adoption de systèmes de comptes rendus de navires. L'Organisation se charge de rassembler tous les renseignements pertinents concernant tout système de comptes rendus de navires adopté et de les communiquer aux Gouvernements contractants."

Bien que la règle fasse référence à la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et/ou la protection du milieu marin, la résolution MSC.433(98) dispose que l'on peut également exiger que le compte rendu initial fournisse d'autres renseignements jugés nécessaires pour assurer l'exploitation efficace du navire, si cela est justifié.

Ces renseignements peuvent comprendre, par exemple, les mouvements prévus du navire dans la zone couverte par le système, toute défaillance ou difficulté touchant l'exploitation du navire et les catégories générales auxquelles appartiennent les cargaisons potentiellement dangereuses éventuellement transportées.

Les renseignements qu'il est demandé de transmettre dans le cadre d'un système de comptes rendus de navires sont généralement transmis au centre du STM, ou à l'autorité compétente, par des moyens de communication vocale en VHF. Certains systèmes de comptes rendus acceptent également des comptes rendus transmis par l'AIS, des systèmes de comptes rendus en ligne, courriel, télécopie, Satcom, téléphone mobile ou une combinaison de ces moyens de communication.

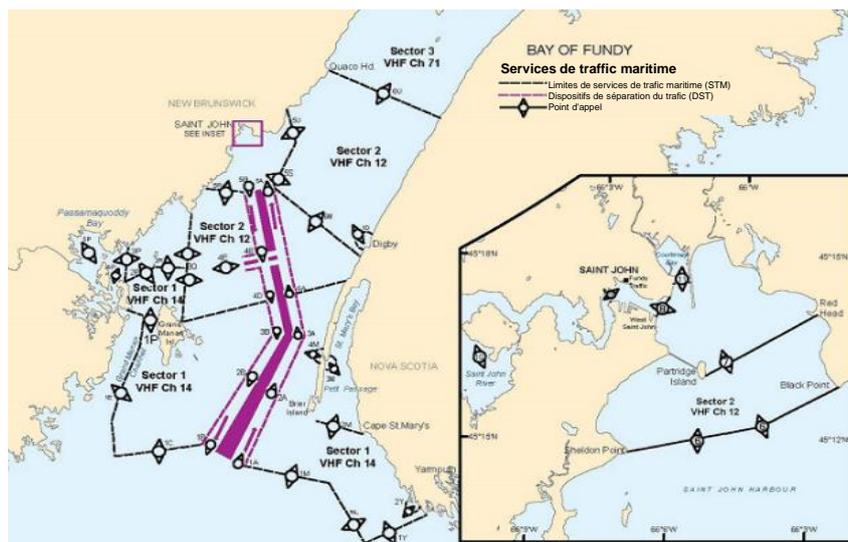


Figure 8-2 - Exemples de points de comptes rendus dans la baie de Fundy

Systèmes de communication actuels

Actuellement, les systèmes de communication suivants sont normalement utilisés pour transmettre les renseignements :

- AIS
- systèmes de comptes rendus en ligne
- courriel
- télécopie
- SATCOM
- téléphonie mobile
- une combinaison de ces systèmes

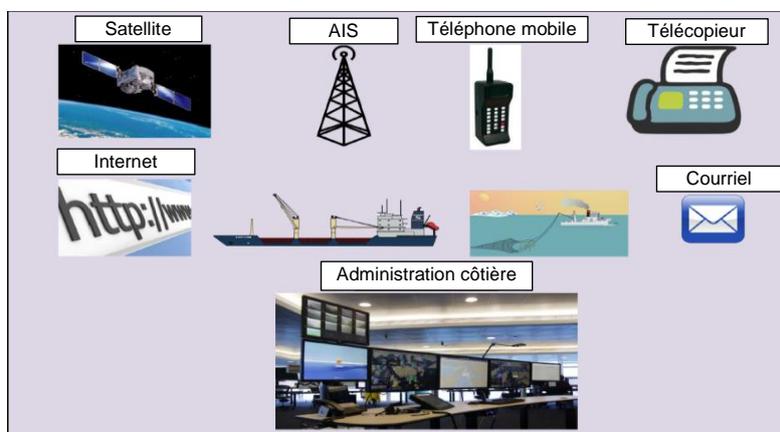


Figure 8-3 - Exemples de systèmes de communication actuellement utilisés pour transmettre les renseignements

8.4 Objet

Comptes rendus navire-côtière

Le présent service maritime a pour objet de :

- faciliter un système d'échange entièrement numérique conformément aux besoins définis par les parties prenantes;
- sécuriser la soumission et l'échange de renseignements par des moyens électroniques qui sont exigés par les autorités à terre conformément à une norme harmonisée et dans les délais voulus;
- réduire la charge administrative pour l'équipage et le personnel à terre;
- réduire le nombre d'erreurs humaines et les renseignements manquants en automatisant les processus de comptes rendus dans toute la mesure du possible; et
- fournir des renseignements en temps réel aux parties prenantes concernées de manière sécurisée, y compris par l'utilisation de l'authentification.

Le présent service maritime a pour objet également de :

- renforcer la sécurité et la sûreté dans les zones de comptes rendus de navires en ayant recours à la technologie moderne existante et à l'information numérique, en tenant compte de la gestion des cyber-risques;
- recourir à la technologie moderne existante pour réduire la charge administrative et les erreurs humaines; et
- renforcer la capacité à terre pour une organisation du trafic efficace, optimisée et respectueuse de l'environnement.

8.5 Approche opérationnelle

Comptes rendus navire-côtière futurs

Les systèmes électroniques de comptes rendus navire-côtière devraient utiliser les mêmes protocoles et spécifications de produit, dans une solution de guichet unique, afin d'envoyer des renseignements préalables à l'arrivée tels que les déclarations relatives à la Convention FAL et d'autres prescriptions régionales/nationales. Cela permettra d'assurer la mise en place d'une plateforme commune harmonisée pour tous les systèmes de comptes rendus de navires.

Les autorités nationales compétentes devraient communiquer des renseignements sur les formalités de comptes rendus et faire en sorte que tous les renseignements relatifs aux comptes rendus soient faciles à comprendre, accessibles et même automatisés pour le capitaine ou l'exploitant.

Le présent service devrait fournir les outils TIC appropriés pour le personnel à bord et à terre afin de rationaliser les processus et les procédures liées à l'établissement et à la diffusion des comptes rendus requis, notamment la consultation des renseignements provenant d'autres systèmes du navire (gestion des eaux de ballast, système de gestion des déchets, système

de contrôle des émissions, système de navigation, etc.) et de sources à terre (bureaux de réservation pour les cargaisons et les passagers, agents de recrutement des membres d'équipage, arrimeurs, etc.).

On trouvera ci-après des exemples de renseignements à communiquer :

Renseignements relatifs aux :	Exemples
Règles en matière de comptes rendus	<ul style="list-style-type: none"> • Contenu du compte rendu. Les renseignements préalables à l'arrivée peuvent porter sur les caractéristiques du navire, la déclaration d'arrivée, les listes de l'équipage et des passagers, les déclarations des effets de l'équipage et des passagers, la liste des provisions de bord, les renseignements sur les matières dangereuses, la déclaration des déchets, les certificats du navire, les titres des gens de mer (tous sous forme électronique), la liste des ports d'escale, la déclaration des cargaisons dangereuses, ISPS et les manifestes, la liste des vaccinations, la liste des produits stupéfiants, la déclaration des sommes d'argent à bord du navire, etc.; • quand/quoi déclarer (par exemple 24 h, 48 h, 72 h, 96 h avant l'arrivée); et • à qui (par exemple services d'immigration, de police, capitainerie).
Outils de comptes rendus	<ul style="list-style-type: none"> • sûreté, authenticité, intégrité et solutions de confidentialité • Web, app, etc. • interfaces et points d'extrémité • accès sécurisé aux répertoires de données numériques (par exemple répertoire de certificats électroniques MyCert) • communication • directives et règles
Récepteurs à terre et appui	<ul style="list-style-type: none"> • coordonnées • renseignements relatifs à l'appui • renseignements sur l'aide/l'appui aux comptes rendus locaux tels que les stations radiocôtères et les organismes

Le type de renseignements requis et les périodes de comptes rendus peuvent varier d'un pays à l'autre et être source de confusion du côté du navire, si les renseignements requis ne sont pas clairement indiqués. En outre, dans certaines situations, les périodes de comptes rendus commencent 96 heures avant que le navire ne pénètre dans les eaux d'une administration côtière. Cela peut poser des difficultés en ce qui concerne les moyens de communication disponibles pour communiquer les renseignements pendant toute la durée du voyage.

Afin d'atteindre l'objectif opérationnel lié aux futurs comptes rendus navire-côtière, le navire devrait être en mesure d'utiliser une série complète de spécifications de produit qui garantisse un système simple et harmonisé de communication des renseignements.

En l'absence d'un tel environnement global de guichet unique maritime, les nouveaux systèmes adoptés pourraient ne pas pouvoir communiquer les uns avec les autres. La conséquence est que la charge administrative à bord ne serait pas réduite mais augmenterait du fait de la complexité accrue découlant de l'utilisation de plusieurs interfaces différentes.

On trouvera ci-après la liste non exhaustive des notifications que devrait assurer un environnement global de guichet unique maritime :

- notification de l'arrivée au port (lieu, date/heure, objet, etc.) notamment la notification de l'arrivée au système de défense
- notification de départ (arrivée) du port pour les navires transportant des cargaisons dangereuses ou polluantes
- notifications des soutes à bord
- notifications concernant les NO_x
- notifications du débarquement de déchets
- notifications de certification d'exemption de pilote pour un voyage
- notifications de l'intention de franchir la ligne de base nationale
- notifications relatives à la sûreté maritime
- notifications relatives au contrôle par l'État du port
- déclarations en douane (conformément à la Convention FAL)
- notifications relatives aux contrôles aux frontières
- déclaration en matière d'immigration et de santé
- demande de réservation de quai au port
- demande de réservation de pilote

Lors de l'examen de nouvelles spécifications de produit concernant les comptes rendus navire-côtière, le Répertoire de l'OMI devrait être consulté pour déterminer si un ensemble de données est déjà produit et peut être utilisé pour la spécification de produit.

Futurs comptes rendus de navires effectués parallèlement à un système de comptes rendus de navires

Du fait que la portée, la capacité de transmission et la présentation des données de chacun de ces systèmes sont différentes, la possibilité d'élaborer des protocoles normalisés avec leurs spécifications de produit pour automatiser la collecte de données à bord et les communiquer aux autorités à terre constitue une vraie problématique. Il est possible d'intégrer les renseignements des comptes rendus avec un modèle d'échange de renseignements (S-421, par exemple), mais il faudrait dûment évaluer la sécurité des moyens de communication. Il en va de même pour la nouvelle norme du message relatif à l'escale au port (S-211) en tant que flux de données complémentaire pouvait être intégré au modèle S-421.

Certains de ces systèmes de comptes rendus n'utilisent pas de modèle numérique, ce qui empêche la fourniture d'un service automatisé. La première étape d'une approche opérationnelle serait d'utiliser un système de communication capable de transmettre des

données numériques. Deuxièmement, et compte tenu des différentes prescriptions en matière de comptes rendus entre les États côtiers, il faudrait élaborer une bibliothèque contenant les renseignements exigés par chaque administration qui soit conforme au principe de spécifications de produit normalisées.

Pour éviter les doublons, les chevauchements et tâches administratives inutiles, il faudrait échanger des renseignements entre les systèmes de comptes rendus de navires dans la même région et avec un système pertinent de comptes rendus navire-côtière.

Cela est possible une fois que la spécification de produit et la numérisation de tous les éléments sont effectuées. La spécification de produit devrait être fondée sur l'ensemble de données de l'OMI relatives aux systèmes de comptes rendus de navires qui figure dans le Répertoire de l'OMI.

Les données qui figurent dans les comptes rendus de navires sont généralement d'ordre fixe, dynamique ou concernent le voyage. Les renseignements fixes, tels que le nom du navire, l'indicatif d'appel, le numéro OMI, les codes pays, les certificats et les coordonnées, devraient être stockés en tant que renseignements de base dans une base de données et consultés à la demande. Ainsi, les données fixes ne sont enregistrées qu'une seule fois. Les renseignements dynamiques tels que la position du navire, le cap et la vitesse, peuvent être recueillis automatiquement à partir des systèmes de position du navire et/ou de l'AIS et ne devraient pas être consignés manuellement. Enfin, les renseignements relatifs au voyage, tels que le port de départ et d'arrivée, la cargaison et l'équipage/les passagers, devront peut-être, dans un avenir proche, être mis à jour manuellement. Toutefois, les renseignements relatifs au voyage pourraient dans de nombreux cas être extraits de bases de données internes ou externes, ce qui permettrait d'optimiser davantage le processus d'automatisation à bord du navire.

En combinant les renseignements fixes, dynamiques ou relatifs au voyage dans un système de comptes rendus dynamique, sécurisé et automatisé, on réduira grandement la charge de travail de l'équipage en matière de comptes rendus.

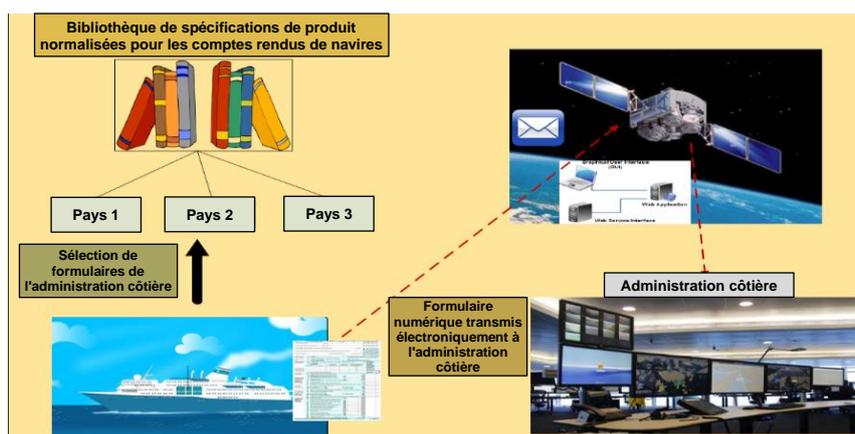


Figure 8-4 - Exemple de systèmes de communication électronique

8.6 Besoins des utilisateurs

Les capitaines de navire sont confrontés à une charge administrative considérable pour satisfaire aux différentes prescriptions en matière de comptes rendus navire-côtière et de transmission de renseignements. Des procédures, formats des données, documents requis et formalités différents sont appliqués en fonction du pays, du système de comptes rendus de

navires ou du port de destination. L'une des principales difficultés est que le navire doit communiquer de différentes manières au moyen de systèmes différents.

Cela nécessite en retour de constituer et de tenir à jour une bibliothèque de comptes rendus exigés qui sont identifiés et caractérisés de manière unique par leurs prescriptions en matière de format, de date limite, de contenu, etc. Le système de comptes rendus de navires nécessite également de mettre au point et de tenir à jour une spécification de produit S-100 pour la structure commune des données maritimes de l'OMI qui puisse être utilisée pour générer tous les comptes rendus exigés dans la bibliothèque. Enfin, cela nécessite que les systèmes des navires qui génèrent les comptes rendus soient certifiés conformes à une norme internationale d'interface de communication de machine à machine ou à des normes de réseau entre navires telles que la série de normes CEI 61162.

Plusieurs avantages liés à la numérisation des comptes rendus de navires ont été recensés :

- un guichet unique pour les comptes rendus de navires facilite la communication de renseignements obligatoires par les navires aux autorités;
- le nombre de notifications est réduit du fait que les autorités reçoivent une notification commune au lieu de plusieurs notifications individuelles de chaque navire;
- cela permet de réduire les charges administratives à bord, les marins peuvent ainsi consacrer davantage de temps aux tâches liées à la navigation;
- les utilisateurs déjà inscrits peuvent réutiliser des données précédemment consignées dans le système, réduisant ainsi le temps passé à effectuer des tâches administratives;
- le système est conçu de sorte qu'il devient plus facile pour les navires de satisfaire aux obligations en matière de comptes rendus;
- la transition vers les messages numériques et harmonisés transmis aux ports facilite la logistique portuaire;
- l'accès rapide et facile aux notifications numérisées et automatisées permet d'économiser du temps et des ressources dans les administrations;
- l'accès à des renseignements importants nécessaires en cas d'urgence est facilité; et
- la transparence et le recyclage des renseignements entre les parties prenantes augmentent l'efficacité entre les modes de transport.

Système de comptes rendus de navires

Dans les zones soumises aux comptes rendus de navires, les autorités à terre peuvent fournir des systèmes de comptes rendus plus automatisés et efficaces en utilisant des technologies telles que l'AIS et le VDES, en combinaison avec les structures communes des données et les spécifications de produit.

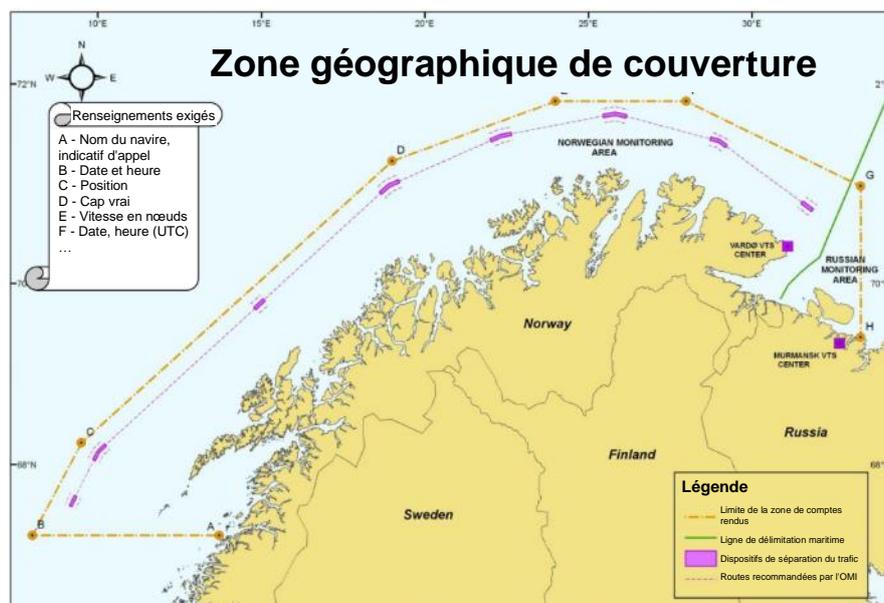


Figure 8-5 - Système de comptes rendus de navires BAREP entre la Fédération de Russie et la Norvège

8.7 Renseignements à communiquer

Comptes rendus navire-côtière

Plusieurs initiatives relatives aux comptes rendus navire-côtière sont en cours. La plus importante porte probablement sur les travaux relatifs à la mise en place d'un environnement de guichet unique maritime européen (EMSWe). Des normes concernant environ 1 200 éléments requis de compte rendu constitueront la base d'une solution 100 % numérique. La série de données de l'EMSWe est alignée sur le Répertoire de l'OMI pour lequel le FAL 46 disposait déjà de plus de 400 éléments de données, nombre qui continue d'augmenter.

Une fois cette spécification achevée, les renseignements peuvent être échangés et réutilisés. La partie qui effectue le compte rendu n'a pas besoin de faire référence à tous les éléments, mais le système a la capacité d'échanger et de réutiliser les différents éléments de données.

Systèmes de comptes rendus de navires adoptés par l'OMI

Les 23 systèmes de comptes rendus de navires existants adoptés par l'OMI suivent la structure décrite dans la résolution A.851(20), telle que modifiée par la résolution MEPC.138(53).

Des parties des renseignements exigés, tels que l'identifiant, le cap, la vitesse, la position, sont normalement indiquées par des capteurs tels que l'AIS et le LRIT. Les renseignements restants sont souvent disponibles à partir d'un système de comptes rendus navire-côtière. L'échange de renseignements entre les systèmes aura plusieurs avantages.

L'ensemble de données de l'OMI relatives aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution A.851(20)) est disponible dans le [Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique](#) et devrait être utilisé lors de la mise au point de services électroniques.

Comptes rendus navire-côtière et guichet unique maritime

L'expression "comptes rendus navire-côtière" est générique et un système de comptes rendus utilisé pour recevoir des renseignements des navires pourrait, en principe, être tout système conçu pour cette utilisation. Toutefois, certains systèmes de guichet unique remplissent souvent cette fonction.

L'expression "guichet unique maritime" peut être définie comme un environnement de service unique qui couvre les procédures administratives maritimes et portuaires, telles que la déclaration d'arrivée/de départ d'un port, la notice des rapports de sureté, et d'autres renseignements connexes entre les secteurs privés et les pouvoirs publics au niveau national. Autrement dit, il s'agit d'un guichet unique lié aux domaines maritime et portuaire.

Le système décrit à droite de la figure 8-6 représente un modèle conceptuel d'architecture qui définit la structure et le fonctionnement du guichet unique maritime. Ce modèle part du principe qu'un mode de renseignements centralisés à autorité unique (CIM) est chargé de faire fonctionner le système qui reçoit des renseignements sous forme électronique via le guichet unique et diffuse ensuite ces renseignements à toutes les parties prenantes concernées.

Le modèle conceptuel montre que le guichet unique maritime est constitué d'un environnement dans lequel les fournisseurs de données maritimes soumettent par voie électronique des renseignements au moyen d'une interface utilisateur ou d'une interface de système à système. Les renseignements sont numérisés et les éléments de données individuels ne sont soumis qu'une seule fois.

On trouvera des renseignements supplémentaires dans les Directives de l'OMI sur la mise en place d'un guichet unique maritime. En outre, un module du GISIS permet de recueillir des renseignements sur les systèmes existants de guichet unique maritime dans les États Membres.

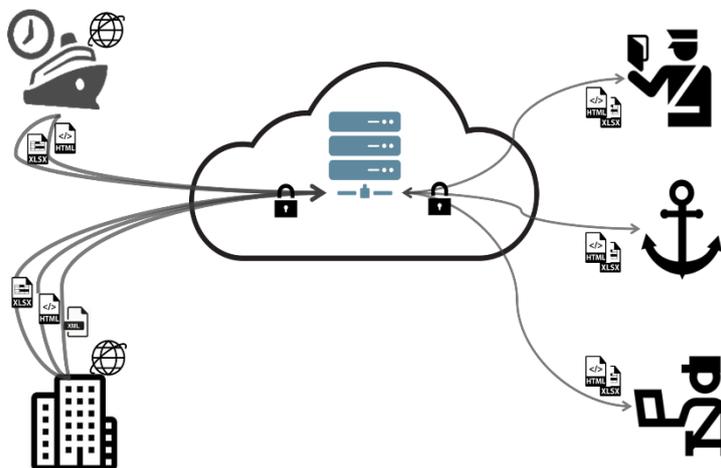


Figure 8-6 - Modèle conceptuel d'architecture de guichet unique maritime

8.8 Services techniques associés

Afin de pouvoir générer et transmettre ces renseignements automatiquement, une mise en œuvre réaliste des comptes rendus navire-côtière et des systèmes de comptes rendus de navires nécessiterait la participation des autorités compétentes et des exploitants de navires.

La notion de mécanisme de comptes rendus automatiques comprend en principe deux systèmes ou services techniques :

- système de bord (navire); et
- système(s) à terre (côtière).

La figure ci-dessous illustre la portée des comptes rendus et montre comment les deux systèmes ou services interagissent aux différentes étapes du voyage du navire.

Les obligations de comptes rendus incombent habituellement au capitaine du navire, mais le compte rendu lui-même peut être effectué par un tiers ou un agent maritime. Par souci de simplicité, le tiers n'est pas représenté sur la figure. Au moyen des systèmes de communication de données existants, les renseignements concernant le navire seront transmis aux autorités, aux ports, aux STM et aux centres à terre pendant le voyage du navire ou à l'arrivée du navire au port.

Les autorités à terre, illustrées sur la figure à droite, sont incluses afin de donner une vision globale des comptes rendus de navires. Les autorités recevront les renseignements pertinents du navire qui effectue le compte rendu, en utilisant les connexions et les mécanismes d'échange existants dans le système concerné, un guichet unique national, par exemple.

La principale partie qui présente un intérêt est représentée en gris sur la figure. Il s'agit de la partie dans laquelle s'effectuent généralement les comptes rendus de navires, et où les systèmes interagissent et communiquent les uns avec les autres. Les points d'extrémité font généralement apparaître un ou plusieurs services qui permettent la fourniture, la consultation et l'échange de renseignements.

Les points d'extrémité indiqués sur la figure comprennent au moins deux ensembles de services principaux qui sont communs aux comptes rendus navire-côtière et au système de comptes rendus de navires; l'un qui permet au navire et à la terre de demander et de recevoir des renseignements, et l'autre qui permet la transmission et la réception des renseignements.

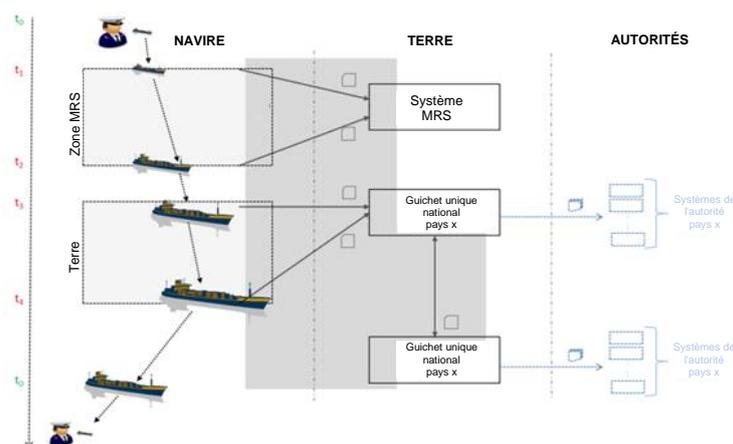


Figure 8-7 - Comptes rendus de navires pendant le voyage

Services de demande et de réponse

Différents systèmes de comptes rendus ont différentes obligations et procédures de comptes rendus. Les obligations de comptes rendus (élément d'information à communiquer) devraient être conformes à celles énoncées dans la résolution A.851(20), telle que modifiée par la résolution MEPC.138(53), dans la Convention FAL ou à d'autres prescriptions

régionales/nationales. Toutefois, tous les systèmes de comptes rendus ne nécessitent pas tous les renseignements qui sont énoncés dans la résolution et les procédures de comptes rendus varient en fonction de différents paramètres.

L'un des services centraux que l'on devrait trouver dans les services de demande et de réponse (RRS) est la capacité du système du navire à interroger les obligations de comptes rendus pour un voyage ou une escale au port donnés. Sur la base, par exemple, des caractéristiques du navire et des renseignements concernant le voyage, tels que le type et les dimensions du navire, le port de départ, l'équipage et les passagers, le système du navire devrait pouvoir interroger le système de comptes rendus à terre sur l'obligation de compte rendu pour un voyage donné. Le système à terre devrait en retour répondre au demandeur dans un message structuré concernant les renseignements et les comptes rendus obligatoires pour le navire et le voyage.

Par conséquent, du point de vue du navire, les comptes rendus navire-côtière et le système de comptes rendus de navires rendent visible un service de renseignements et sont capables de répondre numériquement à des demandes de renseignements émanant des navires. Les deux types de services à terre devraient au minimum répondre en indiquant précisément au système demandeur l'obligation actuelle de compte rendu pour ce système de comptes rendus, dans le cas des comptes rendus navire-côtière et du système de comptes rendus de navires.

Des fonctions supplémentaires du service pourraient répondre à d'autres demandes, comme indiqué précédemment dans le présent document.

Services de transmission et de réception

Les services de transmission et de réception (TRS) fonctionneraient de manière semblable au service de demande et de réponse, par conséquent, les comptes rendus navire-côtière et le système de comptes rendus de navires devraient être en mesure de traiter les comptes rendus (nouveaux ou actualisés) soumis par les navires et d'en accuser réception.

Les renseignements qui sont échangés entre le navire et la terre se traduiront par des séries de messages numériques entre les deux parties. Cela est souvent précisé et décrit dans une notion particulière et fait l'objet de la section 8.9 "Échange de messages".

8.9 Échange de messages

Dans tout mécanisme de comptes rendus et, en particulier les mécanismes de comptes rendus automatiques, il convient de disposer de mécanismes d'échange de messages bien définis. Ces mécanismes d'échange devraient en principe être indépendants du contexte dans lequel l'échange se produit.

L'échange est souvent décrit en tant que séquences d'échange de messages et éléments d'information qui sont nécessaires pour effectuer l'échange. Chaque séquence peut représenter plusieurs échanges concrets différents entre différentes parties. Toutefois, en matière de comptes rendus de navires, les séquences de messages devraient consister en un même flux générique de renseignements à la fois pour l'échange de données au moyen d'un guichet unique ou des comptes rendus de navires à un STM ou tout autre système de comptes rendus de navires.

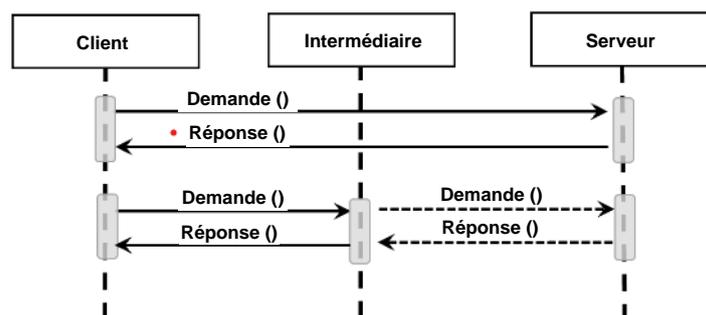


Figure 8-8 - Diagramme de séquence client-serveur

Le diagramme de séquence présenté ci-dessus consiste en des lignes verticales représentant un axe de temps abstrait pour le client (navire) et le serveur (terre), et dans certains cas un intermédiaire (catalogue). Les flèches entre les parties représentent la séquence de messages qui doivent être échangés. La ligne pleine d'une extrémité de flèche à une nouvelle flèche montre le traitement synchrone par la partie concernée.

Le flux et la représentation de messages de service de l'e-navigation sont examinés au sein du Groupe d'experts de l'OMI sur l'harmonisation des données (EGDH), et ils sont une version légèrement modifiée de la figure à l'annexe 3 du document EGDH 1/9². Le schéma générique d'origine a été modifié pour visualiser un diagramme de séquence spécifique pour le flux qui décrit une demande de service en lien avec la notion de compte rendu automatique.

Dans la figure 8-9 - Demande de compte rendu, le navire interroge le service de demande et de réponse au centre à terre; dans ce cas, les demandes concernent les obligations et procédures de comptes rendus pour l'autorisation de se rendre au port ou d'entrer dans une zone de comptes rendus de navires. Un reçu est envoyé pour accuser réception du fait que la demande de service est reçue par le centre à terre. Le centre à terre effectue des tâches pour traiter la demande et répond au navire demandeur en lui indiquant les prescriptions et procédures en matière de comptes rendus concernant le navire et le voyage donnés. Dans le diagramme de séquence générique, il existe aussi des séquences pour les boucles et des options liées à l'échange de messages. Les boucles et les options peuvent ne pas être pertinentes dans l'exemple.

Dans l'exemple ci-dessus, un service de catalogue (service intermédiaire) pourrait rendre le service visible au nom du centre à terre.

Dans une séquence où le navire soumet un compte rendu (service TRS), les boucles et les options seraient particulièrement pertinentes. À titre d'exemple, un système de guichet unique qui a reçu un compte rendu de navire vérifierait que les données reçues sont correctes et au bon format. Le guichet unique transmettra ensuite les renseignements pertinents aux autorités concernées. Les résultats des travaux effectués par le centre à terre sont envoyés au navire sous forme de réponse, par exemple, par un guichet unique; il peut s'agir d'une autorisation d'entrer dans le port. Le navire peut actualiser et annuler la demande en plusieurs fois. Pour l'autorisation d'entrée dans le port, cela correspond à l'envoi d'un message d'autorisation plusieurs fois, lorsque le navire a d'autres renseignements à communiquer. Le navire peut aussi annuler la demande de service, par exemple annuler la demande d'autorisation d'entrer dans le port.

² ISO (2019), contribution au document EGDH 1/9, présenté par l'ISO : "IMO DATA SET RELATED TO ACKNOWLEDGEMENT RECEIPTS", 4 octobre 2019.

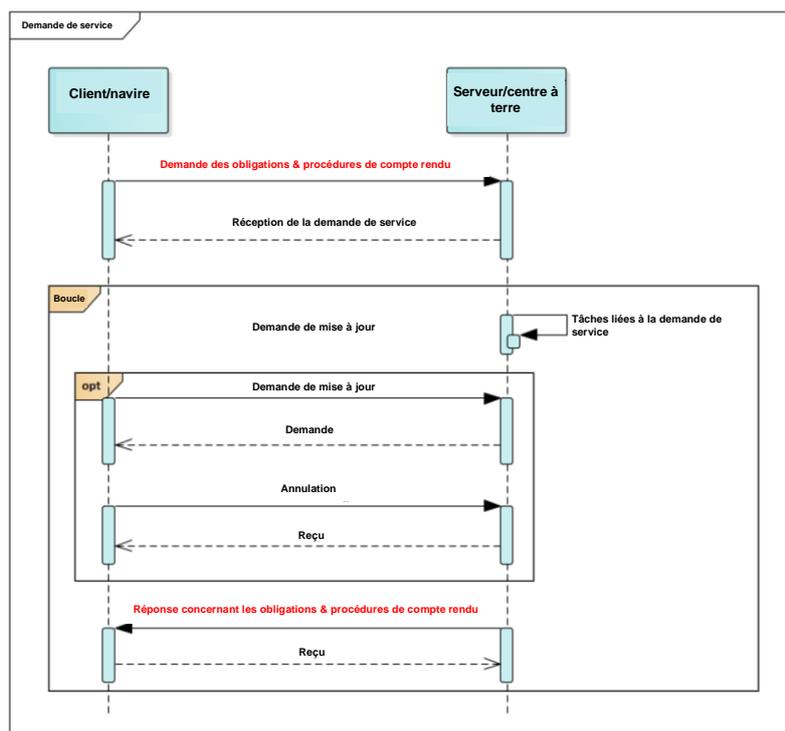


Figure 8-9 - Demande concernant les obligations et procédures de comptes rendus

Pour permettre une séquence d'échange de données semblable à celle qui est décrite dans les exemples ci-dessus, il convient de disposer de définitions et d'éléments de données supplémentaires (au-delà de ceux prévus par les conventions et les règles). Les éléments de données s'inscriraient dans le domaine informatique et de la communication et ne nécessiteront pas d'autres interactions humaines ou de charges administratives.

La séquence peut également être utilisée pour décrire un cas d'utilisation dans lequel le client s'abonne à des mises à jour du serveur jusqu'à l'arrêt ou l'annulation d'une session.

Il est à noter que par souci de simplicité et de cohérence, le diagramme de séquence est envisagé comme un échange de renseignements entre le navire et la terre. Toutefois, d'un point de vue pratique, les systèmes et services "à bord" peuvent être mis en œuvre ailleurs, par exemple à terre ou dans une forme de cloud. Ces diagrammes de séquence devraient être interprétés en tenant compte de ces considérations.

Normes et données harmonisées

L'harmonisation des données devrait être fondée sur la nouvelle révision du Répertoire de l'OMI, qui appuie la transmission, la réception et la réponse aux renseignements requis à l'arrivée, pendant le séjour et au départ du navire, des personnes et des cargaisons via l'échange électronique de données.

Le Répertoire de l'OMI construit l'ensemble de données de l'OMI, lequel identifie et définit tous les éléments de données relatives aux prescriptions en matière de comptes rendus, ainsi que le modèle des données de référence pour établir la structure sous-jacente des données hiérarchiques utilisée dans l'échange électronique de données.

La combinaison de l'ensemble de données de l'OMI et du modèle de données de référence promeut l'harmonisation entre les normes internationales pertinentes utilisées pour le commerce électronique de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), du Centre

des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et d'autres organisations.

8.10 Lien avec d'autres services maritimes

Les renseignements numérisés issus du système de comptes rendus de navires utilisant des normes communes est avantageux pour plusieurs parties prenantes et intervenants.

En plus des autorités (par exemple : police aux frontières, services d'immigration, système de défense, garde-côtes, douanes) qui demandent les renseignements, la liste ci-dessous donne des exemples de services qui peuvent tirer parti de l'accès aux renseignements obtenus par les comptes rendus de navires.

Service maritime	Exemples de renseignements liés au MS 8
MS 1 - Service de trafic maritime	Type de navire, nationalité, MMSI, numéro OMI, coordonnées, tirant d'eau, cargaison.
MS 4 - Service d'appui au port	La majorité des renseignements dans un système de comptes rendus de navires est utile et peut être réutilisée aux fins de l'efficacité et de la transparence des opérations portuaires.
MS 5 - Service de renseignements sur la sécurité maritime	Fournit des renseignements sur les modifications apportées aux prescriptions en matière de comptes rendus.
MS 6 – Service de pilotage	Les systèmes de comptes rendus de navires peuvent échanger des renseignements avec le système de pilotage. La facilité d'accès aux renseignements peut être importante pour le pilote. Un système numérique de demande/réservation de pilote connecté au système de comptes rendus de navires renforcera l'efficacité.
MS 10 - Service d'assistance maritime	Des renseignements sur la cargaison, les marchandises dangereuses et les personnes à bord peuvent réduire le temps avant l'assistance et contribuer à l'affectation des ressources appropriées en fonction de la situation réelle.
MS 11 – Service de carte marine	Contient des renseignements cartographiques concernant les zones dans lesquelles les comptes rendus sont obligatoires.
MS 12 – Service de publications marines	Contient des renseignements détaillés sur les prescriptions en matière de comptes rendus, tels que les entités qui doivent effectuer des comptes rendus, quand les comptes rendus sont demandés, et à qui les comptes rendus doivent être soumis.
MS 13 – Service de navigation dans les glaces	Les renseignements issus du système de comptes rendus de navires peuvent contribuer à un service personnalisé et efficace de navigation dans les glaces.
MS 16 - Service de recherche et de sauvetage	Renseignements sur l'assistance, les modèles de dérive, les zones SAR, les moyens de sauvetage dans la zone.

APPENDICE DU SERVICE MARITIME 8

Spécifications de produit relatives aux systèmes de comptes rendus de navires

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
SP	Plan de route	Avant l'heure de départ d'un port se trouvant dans la zone couverte par un système ou aussitôt que possible après l'avoir quitté, ou à l'entrée dans la zone couverte par un système.	Le navire transmet le plan de route (SP) à l'entrée de la zone du système de comptes rendus de navires ou lorsqu'il traverse la ligne de comptes rendus.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu), S-212, S-421. S-212 fait référence à un ensemble de données S-421.
PR	Compte rendu de position	Lorsque nécessaire pour assurer le fonctionnement efficace du système.	Le navire transmet le compte rendu de position (PR) lorsqu'il passe par les points de comptes rendus.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport
DR	Compte rendu de déviation	Lorsque la position du navire s'écarte sensiblement de celle qui peut être estimée sur la base des comptes rendus précédents, lorsque la route signalée est modifiée ou sur décision du capitaine.		NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport
FR	Compte rendu final	A l'arrivée à destination ou au moment de quitter la zone couverte par un système.	Le navire transmet le compte rendu final (FR) lorsqu'il sort définitivement de la zone couverte par un système de comptes rendus de navires en croisant la ligne de comptes rendus.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
DG	Compte rendu sur les marchandises dangereuses	Lorsqu'il se produit un événement entraînant une perte ou la probabilité d'une perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses transportées en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers et ferroviaires et des barges de navire.	Les comptes rendus principaux devraient contenir les éléments A, B, C (ou D), M, Q, R, S, T, U, X du format normalisé de comptes rendus; les renseignements détaillés concernant R devraient être les suivants : (voir la prescription détaillée de compte rendu en R)	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Si l'état du navire est tel que d'autres marchandises dangereuses en colis risquent de tomber à la mer, il faudrait donner les informations requises sous P et Q du format normalisé de comptes rendus; les renseignements détaillés concernant P devraient être les suivants : (voir la prescription détaillée de compte rendu en P)	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Les renseignements qui ne sont pas disponibles immédiatement devraient être inclus dans un ou plusieurs messages complémentaires.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
HS	Comptes rendus sur les substances nuisibles	Lorsqu'il se produit un événement entraînant un rejet ou la probabilité de rejet d'hydrocarbures (Annexe I de MARPOL 73/78) ou de substances liquides transportées en vrac (Annexe II de MARPOL 73/78).	En cas de rejet avéré, les comptes rendus HS principaux devraient contenir les informations requises sous A, B, C (ou D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X du format normalisé de comptes rendus. En cas de rejet probable (voir 3.4), il faudrait aussi inclure les informations requises sous P. Les renseignements détaillés concernant P, Q, R, T et X devraient être les suivants : (voir la prescription détaillée de comptes rendus en P, Q, R, T et X)	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Après avoir envoyé les renseignements ci-dessus dans le rapport initial, on devrait communiquer dès que possible dans un rapport complémentaire, le maximum de renseignements essentiels à la protection du milieu marin qui se rapportent à l'événement en question. Il faudrait inclure les informations requises sous P, Q, R, T et X. (Voir la prescription détaillée de comptes rendus en P, Q, R, T et X).	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Le capitaine de tout navire qui participe ou qui est invité à participer à une opération d'assistance ou de sauvetage devrait, dans toute la mesure du possible, fournir les informations requises sous A, B, C (ou D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U et X du format normalisé de comptes rendus. Le capitaine devrait également informer l'Etat côtier de l'évolution de la situation.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
MP	Compte rendu sur les polluants marins	En cas de perte ou de probabilité de perte par-dessus bord de substances nuisibles transportées en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers et ferroviaires et des barges de navire, identifiées dans le Code maritime international des marchandises dangereuses comme des polluants marins (Annexe III de MARPOL 73/78).	En cas de déversement effectif, les comptes rendus principaux sur les polluants marins (MP) devraient contenir les informations requises sous A, B, C (ou D), M, Q, R, S, T, U et X du format normalisé de comptes rendus. En cas de rejet probable (voir 3.4), il faudrait aussi inclure les informations requises sous P. Les renseignements détaillés concernant P, Q, R, T et X devraient être les suivants : (voir la prescription détaillée de comptes rendus en P, Q, R, T et X)	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Après avoir envoyé les renseignements ci-dessus, dans le rapport initial, on devrait communiquer dès que possible, dans un rapport complémentaire, le maximum de renseignements essentiels à la protection du milieu marin, qui se rapportent à l'événement en question. Il faudrait inclure les informations requises sous P, Q, R, S et X. (Voir la prescription détaillée de comptes rendus en P, Q, R, S et X).	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.
			Le capitaine de tout navire, qui participe ou qui est invité à participer à une opération d'assistance ou de sauvetage devrait, dans toute la mesure du possible, fournir les informations requises sous A, B, C (ou D), M, P, Q, R, S, T, U et X du format normalisé de comptes rendus. Le capitaine devrait également informer l'Etat côtier de l'évolution de la situation.	NUMÉRIQUE	S-127 (pas le contenu du compte rendu); categoryOfShipReport, S-212; ShipInformation with cargoInformation.

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
PROBDIS	Probabilité de rejet	Un compte rendu est justifié s'il y a une probabilité de rejet par suite d'une avarie du navire ou de son équipement. Pour juger si une telle probabilité existe et s'il convient de faire un compte rendu, on devrait tenir compte, entre autres, des facteurs ci-après :	la nature de l'avarie, de la défaillance ou de la panne du navire, de ses machines ou de son équipement; et	NUMÉRIQUE	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
			l'état de la mer et du vent, ainsi que la densité du trafic dans la région au moment et à l'endroit où l'événement s'est produit.	NUMÉRIQUE	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
		Il est évidemment impossible de définir de façon précise tous les types d'événements pouvant entraîner une probabilité de rejet qui justifieraient l'obligation d'établir un compte rendu. Néanmoins, de façon générale, le capitaine du navire devrait faire un compte rendu dans les cas suivants :	avarie, défaillance ou panne qui porte atteinte à la sécurité des navires, par exemple abordage, échouement, incendie, explosion, défaillance de la structure, envahissement, ripage de la cargaison; et	NUMÉRIQUE	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation
			défaillance ou panne des machines ou de l'équipement qui compromet la sécurité de la navigation, par exemple défaillance ou panne de l'appareil à gouverner, de l'appareil propulsif, de l'installation de production d'électricité, des aides de bord essentielles à la navigation.	NUMÉRIQUE	S-212; BroadcastAccident;accidentShipInformation;accidentShipCargoInformation

INDICATEUR	FONCTION	RENSEIGNEMENTS EXIGÉS	PRESCRIPTIONS DÉTAILLÉES EN MATIÈRE DE COMPTES RENDUS	TYPE	RÉFÉRENCE À LA SPÉCIFICATION S-100
LANG	Langue	Dans les cas où il peut y avoir des problèmes linguistiques, les langues utilisées devraient inclure l'anglais et il faudrait employer, chaque fois que cela est possible, le Vocabulaire normalisé de la navigation maritime. À titre de solution de remplacement, on peut utiliser le Code international de signaux pour donner des renseignements détaillés. Si l'on utilise le Code international, il faudrait insérer l'indicateur correspondant dans le texte, après le signe alphabétique.		NUMÉRIQUE	La plupart des spécifications de produit fondées sur la norme S-100 ont un attribut complexe avec un attribut de langue utilisant la liste de codes ISO639-3
REFCHART	Carte de référence	Indiquer la carte de référence.	Le système de référence est le Système géodésique mondial de 1984 (WGS 84)	NUMÉRIQUE	??
GIVE IN FULL	Tout autre compte rendu	Tout autre compte rendu devrait être fait conformément aux procédures notifiées de la manière indiquée au paragraphe 9 des principes généraux. (Voir la prescription détaillée en matière de comptes rendus dans la résolution A.851(20)).	Tous les renseignements transmis sur ondes métriques, en téléphonie, par radar et par AIS et tous les autres renseignements pertinents seront enregistrés et conservés pendant 30 jours.	NUMÉRIQUE	S-127, éventuellement S-212

ANNEXE 2

LISTE DES ENSEMBLES DE DONNÉES PRIORITAIRES DE L'EGDH

Domaine des renseignements	Brève description de l'ensemble de données	Priorité
Convention FAL	Bordereau de livraison applicable aux envois postaux tel que décrit dans les Actes de l'Union postale universelle, la Convention postale universelle et son règlement actuellement en vigueur	2
	Certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou certificat de contrôle sanitaire du navire, ou attestation de prolongation, tel qu'il figure dans le Règlement sanitaire international	2
Renseignements sur l'environnement	Ensemble de données relatives au plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)	1
Renseignements sur la sécurité	Ensemble de données relatives au programme d'inspection des conteneurs (FAL 45/INF.2)	2
	Avis de condition dangereuse : <i>Condition dangereuse</i> désigne toute condition qui peut avoir une incidence néfaste sur la sécurité d'un navire, pont, structure ou zone à terre, ou sur la qualité de l'environnement d'un port ou d'une voie navigable des États-Unis. Cela peut concerner, sans toutefois s'y limiter, un abordage, un abordage avec une unité stationnaire, un incendie, une explosion, un échouement, une fuite, une avarie, des lésions corporelles ou la maladie d'une personne à bord, ou un effectif insuffisant.	2
Norme S-100 de l'OHI	Ensemble de données relatives aux emplacements des postes d'amarrage (S-131 (Infrastructure portuaire maritime)), renseignements à l'appui de la planification du voyage d'un poste à quai à l'autre, FAL 45/6/7	2
Lieu	Codes des terminaux (Code dérivé du LOCODE-ONU, numéro de l'installation portuaire de l'OMI, codes utilisés par le SMDG, codes des installations du BIC et spécification de produit S-131 de l'OHI)	2
Renseignements sur la cargaison	Ensemble de données de l'OMI relatives au connaissance électronique : un connaissance est un document juridiquement contraignant délivré par le transporteur (ou son mandataire) à la partie qui expédie les marchandises pour accuser réception de la cargaison en vue de son expédition.	2
	Renseignements complémentaires sur la cargaison (marchandises dangereuses) (FAL 43/INF.3, FAL 43/7/1)	2

Domaine des renseignements	Brève description de l'ensemble de données	Priorité
Personnes	Ensemble de données relatives au dossier passager (PNR) : Dossier passager ou renseignements concernant la réservation tels que les coordonnées du passager, le mode de paiement, l'agence de voyages, etc.	2
	Autres personnes à bord : Renseignements relatifs au personnel spécial à bord des navires	2
Services maritimes dans le contexte de l'e-navigation		2

ANNEXE 3

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

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

- 1 poursuivre les travaux relatifs à la mise à jour du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
- 2 proposer des sous-modèles à inclure dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
- 3 examiner les ensembles de données en se fondant sur la liste prioritaire et en traitant en priorité les ensembles de données auxquels a été attribué le degré de priorité 1;
- 4 actualiser la liste des ensembles de données prioritaires;
- 5 fournir des orientations supplémentaires en matière d'application pour expliquer comment utiliser le Répertoire, y compris en ce qui concerne les instruments ou les processus de gestion dont découle le sous-modèle ou l'ensemble de données, les parties qui échangent des renseignements et les raisons de leurs échanges, les éléments de données qui sont susceptibles d'être obligatoires ou facultatifs, et tous les autres renseignements essentiels aux fins de l'utilisation du Répertoire;
- 6 transmettre au Sous-comité NCSR, le cas échéant, des renseignements sur les travaux en cours; et
- 7 soumettre un rapport à l'examen du Comité de la simplification des formalités.

ANNEXE 4

FEUILLE DE ROUTE RÉVISÉE VISANT À TRAITER LES QUESTIONS RELATIVES AUX NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES QUI SONT LIÉES À LA CONVENTION FAL

SESSIONS DU COMITÉ FAL	PROGRAMME DE TRAVAIL
FAL 48 (printemps 2024)	<ol style="list-style-type: none">1. examiner le document FAL 48/8/3 et l'annexe 6 du document FAL 47/22/Add.1, ainsi que les observations formulées et les décisions prises en séance plénière au FAL 48; et2. mettre à jour la feuille de route.
FAL 49 (printemps 2025)	<ol style="list-style-type: none">1. évaluer le texte définitif du Recueil MASS non obligatoire et déterminer s'il est nécessaire d'apporter des modifications à l'Annexe de la Convention FAL, compte tenu des résultats des travaux du Groupe de travail mixte sur les navires de surface autonome et de ceux du MSC et du Comité juridique; et2. mettre à jour la feuille de route au besoin.
FAL 50 (printemps 2026)	<ol style="list-style-type: none">1. évaluer le texte du Recueil MASS obligatoire adopté et déterminer s'il est nécessaire d'apporter d'autres modifications à l'Annexe de la Convention FAL et de l'interpréter;2. examiner les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'Annexe de la Convention FAL, tels qu'élaborés par le Groupe de travail sur les questions relatives aux navires de surface autonomes qui relèvent du Comité FAL et tels qu'ils figurent à l'annexe 7 du document FAL 47/22/Add.1; et3. mettre à jour la présente feuille de route au besoin.
FAL 51 (printemps 2027)	<ol style="list-style-type: none">1. adopter les amendements à la Convention FAL.

ANNEXE 5

RÉSOLUTION FAL.17(48) adoptée le 12 avril 2024

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

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT qu'à sa quarante-sixième session, le Comité de la simplification des formalités avait approuvé et publié les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (FAL 5/Circ. 50),

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'à ses quarante-sixième et quarante-septième sessions, respectivement, le Comité de la simplification des formalités avait adopté des amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, en vertu desquels étaient recommandées des mesures visant à lutter contre les activités illicites, y compris le trafic illicite d'espèces sauvages,

RAPPELANT EN OUTRE les résolutions 69/314 du 30 juillet 2015, 70/301 du 9 septembre 2016, 71/326 du 11 septembre 2017, 73/343 du 30 août 2019, 75/311 du 23 juillet 2021 et A/77/L.99 du 25 août 2023, de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui portaient sur la lutte contre le trafic d'espèces sauvages,

CONSCIENT de l'applicabilité des résolutions adoptées en vertu de l'accord entre les Gouvernements contractants de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction visant à garantir que le commerce international de spécimens de flore et de faune ne menace pas la survie des espèces,

CONSCIENT ÉGALEMENT de l'applicabilité, entre autres, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, lequel appelle à la coopération entre les navires effectuant des voyages internationaux et les installations portuaires pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes,

NOTANT que l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, invite les États signataires et participants à coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes relevant de la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, parmi d'autres activités illicites menées en mer,

GARDANT À L'ESPRIT le travail entrepris par les organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales pour aider les Gouvernements contractants à prévenir et à éliminer le commerce illicite d'espèces sauvages sous toutes ses formes effectué par voie routière, aérienne et maritime,

RECONNAISSANT que pour prévenir et éliminer l'introduction clandestine d'espèces sauvages et de produits dérivés, il est nécessaire d'instaurer une coopération concertée afin d'assurer la survie des espèces menacées et de pallier les incidences environnementales, économiques et sociales du commerce illicite,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT les liens étroits qui existent entre l'introduction clandestine d'espèces sauvages et les activités criminelles transnationales organisées, telles que le trafic illicite de migrants, le trafic d'armes, le blanchiment d'argent et le trafic de drogue et la nécessité d'améliorer la coordination de l'action menée aux niveaux national, sous-régional, régional et international afin de renforcer la lutte mondiale contre les menaces qui pèsent sur la sécurité internationale,

CONSCIENT des mesures prises par les parties prenantes du secteur, y compris pour faire mieux connaître la menace que constitue le trafic illicite d'espèces sauvages,

MESURANT la valeur intrinsèque de la diversité biologique et ses diverses contributions au développement durable, ainsi que la nécessité pour les Gouvernements contractants de coopérer et de veiller à ce que le commerce international de faune et de flore sauvages ne menace pas la survie des espèces du fait du commerce illicite,

RECONNAISSANT qu'il faut trouver un équilibre entre la facilitation du commerce international et la gestion des risques, afin de prévenir et d'éliminer l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires,

1 ADOPTE les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 PRIE INSTAMMENT les Gouvernements contractants d'appliquer les Directives révisées à compter du 1^{er} mai 2024;

3 INVITE les administrations maritimes à faire mieux connaître le commerce illégal d'espèces sauvages en encourageant les parties prenantes du secteur des transports maritimes à participer aux activités proposées par les plateformes d'apprentissage en ligne existantes, y compris celle de l'OMI, sur laquelle a été lancé un nouveau cours d'apprentissage en ligne intitulé "Introduction à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes";

4 INVITE ÉGALEMENT les Gouvernements Membres, les organismes intergouvernementaux et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI à diffuser le plus largement possible les Directives révisées pour en garantir la promulgation et l'application généralisées et à les porter en particulier à l'attention des compagnies de navigation, des exploitants de transports maritimes, des gens de mer, des transporteurs, des transitaires et consolidateurs et des autres parties intéressées;

5 INVITE EN OUTRE, lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale afin de donner effet aux Directives révisées;

6 ANNULE les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux approuvées par le FAL 46 (FAL 5/Circ.50).

ANNEXE

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD
DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX¹**

Préambule	5
Abréviations	9
Définitions	10
1 Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes internationaux	11
1.1 Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic	12
1.2 Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites à bord d'un navire	12
1.2.1 Cargaison conteneurisée	12
1.2.2 Navires à passagers de croisière	14
1.2.3 Transbordeurs	14
1.2.4 Navires rouliers ("ro-ro")	14
1.2.5 Vraquiers	14
1.2.6 Membres d'équipage	14
2 Mesures visant à prévenir, détecter et signaler le trafic d'espèces sauvages à bord des navires	14
2.1 Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents	14
2.1.1 Évaluation du degré de vulnérabilité au trafic d'espèces sauvages	15
2.1.2 Sûreté au port	16
2.1.3 Utilisation de systèmes électroniques et automatisés	16
2.1.4 Renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages	16
2.1.5 Inspections des navires	17
2.1.6 Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison	18
2.1.7 Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale	19
2.1.8 Enquêtes et poursuites	21
2.1.9 Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites	21
2.1.10 Prévention et dissuasion de la corruption	22
2.1.11 Enseignement et formation	22
2.1.12 Meilleures pratiques du secteur	23
2.2 Rôle des compagnies	24
2.2.1 Renforcement de la sûreté et réduction des risques	24
2.2.2 Notification	25
2.2.3 Coopération	25
2.2.4 Formation et sensibilisation	25
2.2.5 Autres	26

¹ Le texte est présenté en mode "suivi des modifications", en vertu duquel toutes les modifications et adjonctions sont surlignées en gris.

Annexe 1	Introduction à la Convention CITES et à ses annexes	27
	<i>Types de documents CITES</i>	28
	<i>Permis</i>	28
	<i>Certificats</i>	28
	<i>Notifications</i>	29
Annexe 2	Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les exploitants du secteur des transports maritimes doivent avoir connaissance	30
Annexe 3	Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite	31
1	<i>Envoi de marchandises incongrues par rapport au pays d'origine et/ou de destination</i>	31
2	<i>Différence de poids et d'apparence</i>	31
3	<i>Descriptions douteuses ou vagues</i>	31
4	<i>La valeur de la cargaison ne correspond pas à sa description ou à sa taille</i>	31
5	<i>Documentation suspecte</i>	31
6	<i>Expédition fractionnée en plusieurs envois</i>	31
7	<i>L'itinéraire d'expédition est anormal par rapport au produit et à la destination</i>	32
8	<i>Changement d'itinéraire de navigation après le départ du navire du port</i>	32
9	<i>Changement de connaissance</i>	32
10	<i>Demande d'utilisation d'une lettre de garantie sans motif valable</i>	32
11	<i>Utilisation des zones franches et des ports francs</i>	32
12	<i>Non-divulgation du véritable expéditeur ou destinataire</i>	33
13	<i>Réticence de l'expéditeur effectuant son premier envoi et de l'expéditeur à fournir des informations concernant leur activité et l'utilisation finale du produit</i>	33
14	<i>Demande de dernière minute de dédouanement de l'expédition</i>	33
15	<i>Paiements en espèces</i>	33
Annexe 4	Ressources utiles	34
	CITES	34
	<i>Trafic d'espèces sauvages et signaux d'alerte</i>	34
	<i>Cadre relatif à la sécurité et à la sûreté</i>	34
	<i>Renforcement des capacités des organismes publics et des compagnies pour empêcher le commerce illicite d'espèces sauvages et les autres échanges illicites dans les chaînes d'approvisionnement des transports</i>	35
	<i>Corruption et dénonciation d'abus</i>	36
	<i>Organisations internationales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages</i>	36
	<i>Organisations régionales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages</i>	36
	<i>Initiatives nationales</i>	37
	<i>Directives communes du secteur</i>	37

Préambule

L'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré les présentes Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

Les Directives visent à compléter les instruments internationaux et les recommandations publiées par divers organismes, notamment le Secrétariat de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), l'Organisation mondiale des douanes, l'ONU et l'Organisation internationale des bois tropicaux, afin d'aider les personnes chargées de la facilitation du trafic maritime international à prévenir et à éliminer l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires.

Malgré les nombreux efforts déployés par l'OMI et les organisations connexes, notamment grâce à l'élaboration d'instruments internationaux visant à faciliter la réglementation du secteur des transports maritimes aux niveaux national, régional et international, de nombreux groupes criminels recourent frauduleusement à des services maritimes internationaux légitimes pour introduire clandestinement des espèces sauvages par l'intermédiaire du commerce maritime. Les présentes Directives établissent des procédures élémentaires pour détecter des activités illicites d'introduction clandestine d'espèces sauvages dans le secteur des transports maritimes, enquêter sur ces activités et engager des poursuites et font de la prévention le principal moyen de garantir que l'introduction clandestine d'espèces sauvages ne porte pas atteinte à l'économie et à la prospérité mondiales.

Les Directives constituent un outil supplémentaire pour prévenir et combattre l'introduction clandestine d'espèces sauvages, en sensibilisant et en faisant jouer un rôle plus grand aux propriétaires de navires, aux compagnies maritimes, aux exploitants du secteur des transports maritimes, aux chargeurs, aux gens de mer, aux passagers, aux organismes publics compétents et aux autres intervenants qui participent de près à l'exploitation des navires. Elles fournissent des informations sur la nature et le contexte de l'introduction clandestine d'espèces sauvages dans le domaine maritime, ainsi que sur la prévention, la détection et l'élimination coordonnée du trafic d'espèces sauvages. Elles peuvent également servir à compléter les orientations sur la prévention et la lutte contre d'autres formes de criminalité transnationale organisée dans le secteur maritime et d'autres activités illicites.

Les présentes Directives visent à encourager la collaboration et la coordination aux niveaux international, régional et national, à l'échelle des ports, et entre les organismes publics compétents, les exploitants du secteur des transports maritimes, les chargeurs, les gens de mer et les autres parties prenantes, aux fins de la prévention et de l'élimination du trafic d'espèces sauvages.

L'OMI reconnaît la pertinence de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), qui accorde divers degrés de protection à plus de 38 000 espèces d'animaux et de plantes². La CITES vise à garantir que le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages ne menace pas la survie des espèces. L'OMI est également consciente de la crise aiguë provoquée par le commerce illicite d'espèces sauvages, qui affecte la biodiversité mondiale, et son lien avec la criminalité transnationale organisée. L'OMI salue le travail accompli par les États Membres et les organisations régionales et internationales pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Il est incontestable que ce travail accompli est désormais reconnu à l'échelle internationale.

² <https://cites.org/eng/disc/species.php>

Les présentes Directives aideront :

- .1 les administrations maritimes à coordonner les activités des secteurs public et privé liées à la prévention et à l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires;
- .2 les organismes publics compétents à exécuter leur mandat pour ce qui est de la prévention, de la détection et de l'interception des cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages et des poursuites à engager à cet égard. Ces organismes comptent notamment les agents des recettes/des douanes, les autorités de police portuaire, les organes de gestion et autorités scientifiques CITES (faune, pêche, sylviculture), les agents des forces de l'ordre (services de garde-côtes, services nationaux de renseignement, services d'enquête criminelle) et les agents des services d'immigration;
- .3 les propriétaires de navires et les compagnies maritimes à envisager de mettre en place des procédures visant à renforcer la diligence raisonnable exercée dans le cadre des activités de transport maritime, ou d'améliorer les procédures en vigueur à cet égard, et à prévenir l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires; ces procédures peuvent différer d'un navire à l'autre en fonction du type de navire, de la cargaison transportée et des routes desservies; et
- .4 les gens de mer, les affréteurs et les autres exploitants du secteur des transports maritimes à mieux connaître le trafic d'espèces sauvages en tant qu'infraction pénale pouvant donner lieu à des poursuites et à échanger davantage de renseignements, et elles les inciteront à signaler toute activité suspecte.

Plusieurs déclarations internationales de haut niveau ont été adoptées ces dernières années par l'ONU³, dans lesquelles le trafic d'espèces sauvages est désigné comme une préoccupation mondiale et les États Membres sont encouragés à prendre des mesures appropriées pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Les Conventions des Nations Unies ont établi des principes visant à régir l'action internationale concernant les questions d'intérêt mondial.

Il est essentiel de tenir compte de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le cadre de l'application des présentes Directives. La coopération y est en effet consacrée comme un principe fondamental pour atteindre des objectifs communs sur la base du partage des responsabilités. La lutte contre l'introduction clandestine d'espèces sauvages est en définitive une responsabilité commune, pour laquelle il convient d'adopter une démarche intégrée et équilibrée qui fasse intervenir toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement maritime.

³ Résolution 69/314 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2015) : <https://undocs.org/A/RES/69/314>.
Résolution 70/301 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2016) : <https://undocs.org/A/70/301>.
Résolution 71/326 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2017) : <https://undocs.org/A/RES/71/326>.
Résolution 73/343 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2019) : <https://undocs.org/A/RES/73/343>.
Résolution 75/311 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2021) : <https://undocs.org/en/A/RES/75/311>.
Résolution 77/325 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2023) : <https://undocs.org/A/RES/77/325>.

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée souligne la nécessité d'adopter des mesures de lutte contre la criminalité organisée qui dépassent la juridiction nationale. Ces mesures comprennent la création d'infractions pénales nationales (participation à un groupe criminel organisé, blanchiment d'argent, corruption et entrave au bon fonctionnement de la justice), l'adoption de cadres pour l'extradition, l'entraide judiciaire et la coopération en matière de détection et de répression et la promotion de la formation et de l'assistance technique afin de renforcer ou d'améliorer les capacités des organismes publics compétents à lutter contre des infractions analogues.

La Convention des Nations Unies contre la corruption prévoit des mesures destinées aux secteurs public et privé que les États Membres doivent adopter afin d'éradiquer les différentes formes de corruption, ce qui cadre également avec les présentes Directives.

Dans la résolution A/RES/69/314, intitulée "Lutte contre le trafic d'espèces sauvages", l'Assemblée générale des Nations Unies encourage les États Membres à "adopter des mesures efficaces pour prévenir et combattre le grave problème que constituent les crimes qui ont une incidence sur l'environnement, tels que le trafic d'espèces sauvages et de produits qui en sont issus". Elle prie instamment les États Membres d'ériger en infraction grave le trafic d'espèces de faune et de flore sauvages protégées dès lors qu'y participent des groupes criminels organisés et de mettre en œuvre des mesures de lutte contre le blanchiment d'argent, de créer au niveau national des équipes spéciales interinstitutions de lutte contre le trafic d'espèces sauvages, de renforcer les procédures judiciaires et les mesures de répression et d'application des lois, de prévenir et de réprimer la corruption et de réduire la demande d'espèces sauvages menacées.

Les présentes Directives tiennent compte des efforts déployés à l'échelle mondiale dans le cadre de la Déclaration de Buckingham Palace établie par l'équipe spéciale sur les transports de "*United for Wildlife*"⁴, dans laquelle les signataires reconnaissent les effets dévastateurs du commerce illicite d'espèces sauvages et prennent des engagements applicables au secteur du transport pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Les Directives révisées prennent en considération la contribution apportée par l'OMI par l'intermédiaire du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce code établit un régime complet de sûreté pour le secteur des transports maritimes internationaux, auquel doivent obligatoirement adhérer les Gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), les autorités portuaires et les compagnies maritimes. Cela permet ainsi de renforcer le système de sûreté dans les ports afin de détecter et prévenir les activités criminelles, notamment celles qui ont trait au trafic d'espèces sauvages.

Les Directives reprennent l'esprit et tiennent compte des éléments du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Le Cadre SAFE est un instrument international qui établit des normes modernes de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement et une approche de gestion des marchandises transfrontalières, tout en reconnaissant l'importance d'un partenariat plus étroit entre les douanes et les entreprises. Le Cadre SAFE garantit un bon équilibre entre les impératifs de la simplification des formalités et ceux du contrôle, tout en favorisant la sécurité des chaînes logistiques des échanges internationaux.

⁴ <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/environmental-crime/united-for-wildlife/ufw-transport-taskforce-buckingham-palace-declaration.pdf?la=en>

Les Directives sont aussi conformes à l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, qui invite les États signataires à coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes relevant de la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, notamment le trafic d'armes à feu, le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic illicite d'espèces sauvages et toute autre activité criminelle.

Il convient de se familiariser avec les instruments internationaux mentionnés ci-dessus car ils sont complémentaires les uns des autres. Les dispositions pertinentes de ces instruments internationaux devraient être intégrées aux politiques, programmes et plans nationaux et locaux, et être appuyées par une législation habilitante adaptée.

Les Parties membres de la CITES ont désigné des organes de gestion, des autorités scientifiques et des autorités de lutte contre la fraude, et établi des procédures appropriées afin de permettre la mise en œuvre efficace du système de permis de la CITES. Les États Membres de l'OMI sont donc encouragés, dans toute la mesure du possible, à examiner, promulguer, modifier ou adapter la législation existante, afin de renforcer la protection des espèces sauvages et le statut de protection des espèces nationales en voie de disparition, et de lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Les compagnies sont également encouragées à examiner et à renforcer les infrastructures et les cadres opérationnels existants afin d'empêcher le commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes.

Les pratiques en vigueur dans diverses juridictions, ainsi que les publications et les documents du Fonds mondial pour la nature, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, de l'ONG TRAFFIC, du Programme des Nations Unies pour le développement, de "*United for Wildlife*", et des acteurs du secteur, entre autres, peuvent également fournir des indications précieuses pour l'élaboration des présentes Directives. On trouvera à l'annexe 4 une liste d'exemples d'orientations pertinentes.

Abréviations

CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
GAFI	Groupe d'action financière
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime

Définitions

Chargeur : Entité juridique ou personne désignée sur le connaissement, sur la lettre de transport maritime ou sur un document de transport multimodal équivalent (un connaissement "de bout en bout" par exemple), comme étant le chargeur et/ou celui qui a signé (ou bien au nom ou pour le compte duquel a été signé) un contrat de transport avec une compagnie de navigation.

Commerce d'espèces sauvages : Dans les présentes Directives, cette expression désigne le commerce de faune et de flore sauvages.

Connaissement : Document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur et par lequel ce dernier s'engage à livrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être livrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

Destinataire : Personne autorisée à recevoir des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Espèces sauvages : Dans les présentes Directives, cette expression désigne toutes les espèces de faune et de flore sauvages, vivantes ou mortes, ainsi que les parties et produits de ces espèces, dont le commerce international est réglementé par la CITES, ainsi que celles qui sont protégées par le droit international et celles dont l'exportation est limitée par la législation nationale donnant effet audit droit.

Expédition : Acte consistant à transporter plusieurs marchandises selon les modalités d'un seul connaissement.

Introduction clandestine d'espèces sauvages : Dans les présentes Directives, on entend par "introduction clandestine" le transport ou le trafic illicite d'espèces sauvages sous forme d'exportation, de réexportation, de transbordement et d'importation, en violation du droit international et de la législation nationale du pays d'origine prévoyant des restrictions à l'exportation. Dans les présentes Directives, l'expression "introduction clandestine d'espèces sauvages" est synonyme des expressions "contrebande d'espèces sauvages", "trafic d'espèces sauvages" et "commerce illicite d'espèces sauvages".

Livraison surveillée⁵ : Technique d'enquête spéciale qui autorise la sortie du territoire, le transit ou l'entrée sur le territoire d'un ou de plusieurs États d'expéditions illicites ou suspectées de l'être, au su et sous le contrôle des organismes publics compétents, afin de pouvoir enquêter sur une infraction et d'identifier les personnes impliquées.

Exploitants du secteur des transports maritimes : Dans les présentes Directives, il s'agit des armateurs, des compagnies maritimes, des agents maritimes, des exploitants d'installations portuaires, des exploitants de terminaux, des transitaires, des agents de dédouanement, des consolidateurs de cargaison, des zones de groupage et de dégroupage des conteneurs, des dépôts vides, etc. Les termes "compagnie" et "exploitant du secteur des transports maritimes" peuvent être utilisés indifféremment.

Organismes publics compétents : Dans les présentes Directives, il s'agit des autorités portuaires/de contrôle, des administrations maritimes, des agents des douanes/des recettes,

⁵ <https://www.unodc.org/e4j/en/organized-crime/module-8/key-issues/special-investigative-techniques/controlled-deliveries.html>

des organes de gestion et autorités scientifiques CITES (pêche, faune et flore sauvages, sylviculture), des services de renseignement nationaux et financiers, des services vétérinaires, des musées nationaux, des services des garde-côtes, des services d'enquête criminelle, des services du procureur général/du parquet et des autorités judiciaires.

Signaux d'alerte : Dans les présentes Directives, il s'agit d'indicateurs et de signaux d'avertissement, qui peuvent être explicites ou implicites, et qui suggèrent que quelque chose n'est "pas tout à fait normal" et qu'il pourrait être nécessaire d'examiner la question plus avant.

1 Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes internationaux

Le commerce de faune et de flore sauvages est un vaste domaine qui englobe de multiples secteurs, de l'alimentation à l'ameublement et à la mode en passant par les soins de santé, les animaux de compagnie et les zoos. La majorité des échanges sont légaux et sont régis par des instruments nationaux et internationaux et par la législation nationale y donnant effet. Au niveau international, le principal instrument régissant le commerce d'espèces sauvages est la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES, également connue sous le nom de Convention de Washington - voir l'annexe 1).

La demande croissante d'espèces sauvages, notamment celles utilisées pour la médecine traditionnelle, le mobilier haut de gamme et les articles de décoration, ainsi que comme animaux de compagnie exotiques, alimente un marché parallèle illégal évalué à plus de 200 milliards de dollars par an⁶. Il est estimé que le trafic d'espèces sauvages occupe la quatrième place parmi les types de commerce illicite, derrière le trafic de produits de contrefaçon, de drogues et d'êtres humains. Le commerce illicite d'espèces sauvages est une activité qui exige une importante logistique et un recours intensif aux transports. Bien que les espèces sauvages illicites de grande valeur soient souvent transportées par voie aérienne, si l'on tient compte du volume global, la navigation maritime semble être la méthode de transport privilégiée, car elle offre aux auteurs d'actes illicites des possibilités financièrement avantageuses d'introduire clandestinement d'importantes quantités d'espèces sauvages sans être détectés. Quatre-vingt-dix pour cent du commerce mondial se fait par mer, et moins de 2 % des conteneurs sont inspectés⁷; compte tenu de ces volumes importants, les contrôles peuvent dépendre dans une large mesure des renseignements fournis, parmi d'autres mesures prises à l'échelle nationale ou régionale.

La majorité des auteurs des infractions profitent de l'important commerce légitime d'espèces sauvages pour mélanger des marchandises licites et illicites. Il existe des preuves de la convergence entre le trafic d'espèces sauvages et d'autres formes d'infractions graves, notamment le blanchiment d'argent, la criminalité financière et la corruption. Le trafic d'espèces sauvages est organisé sur le même modèle que le trafic illicite de drogues, en recourant aux transports maritimes internationaux.

Si la majeure partie des espèces sauvages introduites clandestinement se trouve dans les cargaisons, des passagers introduisent parfois illicitement des espèces sauvages en les transportant sur eux ou dans leurs bagages. Les présentes Directives fournissent donc également des recommandations applicables aux passagers des navires de croisière.

⁶ <https://gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>.

⁷ <https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp.html>.

1.1 Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic

Plus de 38 000 espèces sauvages⁸ sont inscrites aux annexes I, II et III de la CITES comme étant actuellement menacées d'extinction en raison du commerce international de ces espèces, pouvant devenir menacées dans le futur si leur commerce n'est pas contrôlé, ou protégées dans un pays et dont le commerce doit donc être contrôlé (voir l'annexe 1). Les espèces sauvages qui font l'objet de transactions commerciales illicites par voie maritime sont généralement des produits non périssables issus d'espèces couramment commercialisées, comme le bois, l'ivoire d'éléphant, les écailles de pangolin, les produits séchés d'origine animale tels que les ailerons de requin, les concombres de mer, les hippocampes, les coquillages, les os et les griffes de grands félins, les palourdes géantes et les cornes de rhinocéros, ainsi que les plantes séchées telles que l'aloès, le ginseng américain et d'autres médicaments dérivés de plantes. Ces produits sont souvent transportés sous forme brute mais peuvent également avoir été traités avant d'être expédiés. On sait également que des animaux vivants, comme les reptiles, les oiseaux et les mammifères, sont transportés à l'échelle internationale sur de courtes distances à bord de transbordeurs et de vraquiers.

Le commerce international de certaines espèces sauvages est complètement interdit (en vertu de la CITES ou d'une législation nationale spécifique prévoyant des restrictions à l'exportation). La seule façon d'introduire ces espèces clandestinement est de les cacher et de faire une fausse déclaration en vue de les faire passer pour des marchandises licites. S'agissant des espèces sauvages dont le commerce est légal, le caractère illicite découle de la non-présentation du permis ou des éléments appropriés requis pour démontrer la conformité avec la CITES et les règlements nationaux pertinents.

1.2 Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites à bord d'un navire

Tout pays peut être le lieu d'origine, de transit ou la destination du commerce illicite d'espèces sauvages. Bien que les itinéraires du trafic d'espèces sauvages évoluent au fil du temps pour éviter que les marchandises ne soient détectées et interceptées par les services de détection et de répression, il est nécessaire d'avoir accès aux dernières informations concernant le commerce illicite d'espèces sauvages afin de mieux comprendre les tendances, itinéraires et méthodes, pour pouvoir mettre en place des services de renseignements efficaces, cibler les efforts de détection et de répression dans les zones à haut risque et aider les parties prenantes à réduire les risques liés au commerce illicite d'espèces sauvages.

Les navires peuvent être utilisés à mauvais escient et servir au trafic d'espèces sauvages. Certaines des méthodes communément utilisées par les trafiquants sont décrites dans les paragraphes qui suivent :

1.2.1 Cargaison conteneurisée

Fausse déclaration

Les marchandises sont déclarées comme étant un autre produit légal afin de dissimuler l'espèce sauvage illicite. Les produits légaux qui ont une faible valeur ou qui bénéficient d'une taxation réduite sont couramment utilisés pour dissimuler le commerce illicite d'espèces sauvages. Ces marchandises sont soit :

- .1 cachées parmi d'autres produits légitimes;

⁸ <https://cites.org/fr/disc/species.php>

- .2 cachées dans des compartiments secrets intégrés à l'intérieur d'un conteneur; ou
- .3 mélangées avec des espèces similaires; cela se produit lorsque des espèces du même groupe se voient accorder des autorisations ou des permis avec des niveaux de protection et des prescriptions commerciales différents. Les espèces sauvages dont le commerce est totalement interdit ou qui devraient faire l'objet de permis spéciaux sont introduites de manière illicite avec des espèces similaires qui peuvent être plus facilement commercialisées, ce qui rend leur détection très difficile pour les services de détection et de répression.

Utilisation de permis et d'autres documents qui sont faux ou falsifiés pour légitimer frauduleusement le commerce d'espèces devant faire l'objet de permis spécifiques

Les permis et certificats requis pour le commerce des spécimens régis par la CITES sont notamment le permis d'exportation, le permis d'importation, le certificat de réexportation, le certificat pré-convention, le certificat d'origine, le certificat pour des animaux élevés en captivité, le certificat pour les plantes reproduites artificiellement et le certificat d'introduction en provenance de la mer. Les activités frauduleuses peuvent inclure :

- .1 la déclaration intentionnelle de fausses informations dans les documents - les parties qui remettent les marchandises peuvent intentionnellement faire une fausse déclaration en fournissant de fausses informations (concernant les espèces, la quantité, l'origine, la valeur); cela peut réduire le risque que l'expédition attire l'attention, réduire le montant des taxes acquittées ou rendre l'expédition faussement conforme aux obligations relatives aux contingents d'exportation;
- .2 la modification de documents une fois qu'ils ont été émis - les informations sont modifiées pour permettre un commerce qui n'a pas été autorisé;
- .3 la falsification de documents - de faux permis, parfois de très bonne qualité, sont utilisés frauduleusement pour le commerce des spécimens;
- .4 la réutilisation ou la photocopie de documents - le même permis est utilisé plusieurs fois ou dupliqué;
- .5 l'utilisation de documents ayant expiré - les permis sont utilisés au-delà de leur date d'expiration;
- .6 le vol de documents - des permis volés peuvent être utilisés pour commercialiser des espèces sauvages inscrites à la CITES ou des permis peuvent faire l'objet de fausses déclarations de perte, de détérioration ou de vol afin d'utiliser les permis de remplacement pour le trafic d'espèces sauvages; et
- .7 la dissimulation d'informations - les auteurs des délits tentent de dissimuler les informations relatives à l'expédition requises dans le connaissance (expéditeur, destinataire, propriétaire et activité commerciale) en recourant à des sociétés fictives et en fournissant des documents d'expédition incomplets ou frauduleux.

1.2.2 Navires à passagers de croisière

Les espèces sauvages peuvent être cachées dans les bagages des passagers ou sur ces derniers.

1.2.3 Transbordeurs

Les espèces sauvages peuvent être cachées dans les bagages des passagers, sur ces derniers ou à l'intérieur des véhicules.

1.2.4 Navires rouliers ("ro-ro")

Les espèces sauvages peuvent être cachées à l'intérieur des véhicules ou dissimulées dans les compartiments d'un véhicule.

1.2.5 Vraquiers

Les espèces sauvages peuvent être cachées parmi d'autres produits légitimes.

1.2.6 Membres d'équipage

Les membres de l'équipage peuvent dissimuler des espèces sauvages illicites dans leurs effets personnels ou sur eux (on trouvera des exemples de contrebande à l'annexe 2).

2 Mesures visant à prévenir, détecter et signaler le trafic d'espèces sauvages à bord des navires

Les acteurs publics et privés peuvent contribuer à la lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux. La présente section décrit les actions et les mesures qui peuvent être mises en place par les organismes publics compétents et par les compagnies pour prévenir et détecter le trafic d'espèces sauvages et collaborer à son élimination.

2.1 Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents

Les fonctionnaires des organismes publics compétents doivent s'acquitter de certaines fonctions vis-à-vis de tous les navires en provenance ou à destination de pays étrangers.

La législation nationale des États côtiers habilite les représentants ou représentantes de certains organismes publics à monter à bord des navires battant pavillon étranger qui se trouvent dans leurs ports ou qui traversent la mer territoriale de l'État côtier ou y séjournent, et à inspecter et examiner n'importe quelle partie du navire à la recherche d'espèces sauvages illicites soupçonnés de se trouver à bord. Ces organismes publics peuvent également être autorisés à exercer le contrôle nécessaire dans la zone contiguë afin de prévenir les infractions aux règlements douaniers et à la législation et à la réglementation fiscales à l'intérieur de leur territoire ou de leur mer territoriale. Ces procédures varient en fonction de la législation nationale concernée, mais doivent toujours être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Certains organismes publics des États côtiers peuvent également être habilités par la législation nationale à arraisonner et à fouiller des navires suspects situés au large de la mer territoriale ou de la zone contiguë, si l'État du pavillon en donne l'autorisation (dans le cas de navires battant pavillon étranger). La législation et l'exercice de l'autorité doivent toujours être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.1.1 Évaluation du degré de vulnérabilité au trafic d'espèces sauvages

Les organismes publics compétents sont encouragés à adopter les mesures suivantes :

- .1 Mettre en place un système de définition des risques qui permettra de détecter les expéditions à haut risque susceptibles de contenir des chargements illégaux le plus tôt possible dans la chaîne d'approvisionnement, au port de départ ou en amont. Ce système utilise une série d'indicateurs de risques qui permettent de déceler les conteneurs, les cargaisons ou les passagers suspects. Les critères peuvent inclure le code de la marchandise, le pays d'origine, la destination de l'envoi, l'indicateur d'octroi de permis, la valeur, l'opérateur économique, le niveau de conformité, l'objet du séjour sur le territoire douanier, les conséquences financières, la situation financière de l'opérateur, les ports impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages et les compagnies ou navires suspects qui ont déjà été impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages.
- .2 Vérifier l'authenticité ou la légitimité des documents soumis. Le processus de vérification peut viser à déterminer si les documents soumis sont authentiques ou s'il s'agit de faux, si les documents contiennent des indications ou des informations que l'on retrouve habituellement dans les expéditions liées à l'introduction clandestine d'espèces sauvages, s'il y a des incohérences dans le manifeste complet de cargaison et dans les autres documents commerciaux, s'il y a des divergences en matière de poids, de densité ou d'aspect de l'expédition par rapport aux informations figurant dans les documents fournis, s'il y a des incohérences dans les permis ou certificats CITES, s'il y a des incohérences entre l'origine et la destination de l'expédition ou du navire et les itinéraires commerciaux habituels, ou s'il manque des documents.
- .3 Dans la mesure du possible, il convient de vérifier s'il y a des divergences entre la masse brute déclarée et la masse brute réelle du conteneur empoté, en tenant compte de la vérification obligatoire de la masse brute des conteneurs empotés.
- .4 Un mécanisme efficace d'évaluation des risques nécessite une mise à jour régulière de la base de données en fonction des dernières saisies et tendances, entre autres.
- .5 Lorsque le navire transporte une cargaison d'espèces sauvages et que les espèces peuvent être identifiées, il convient de vérifier dans les annexes à la CITES si les espèces sont soumises à des restrictions commerciales, si elles peuvent être commercialisées et si les documents requis ont été fournis.
- .6 Il convient de demander le plan du navire et de savoir si le navire a récemment fait l'objet d'aménagements structurels ou d'une réorganisation. En cas de doute, il faudra organiser une inspection matérielle.

2.1.2 Sûreté au port

Les organismes publics compétents sont encouragés à :

- .1 Renforcer le cadre juridique national et adopter des mesures visant à promouvoir la transparence et à décourager l'utilisation abusive des zones franches situées dans les limites des ports pour le commerce illicite d'espèces sauvages.
- .2 Passer en revue les plans de sûreté des installations portuaires et étudier les moyens de les adapter pour améliorer la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages, sans compromettre leur objectif premier énoncé dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.
- .3 Rappeler que le contrôle efficace de l'accès aux installations portuaires, aux navires et aux cargaisons, conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, contribuera également à prévenir l'introduction clandestine d'espèces sauvages.

2.1.3 Utilisation de systèmes électroniques et automatisés

Le recours à des systèmes électroniques sécurisés pour la transmission des documents et/ou à des procédures d'autorisation préalable améliore la transparence des opérations et facilite la détection rapide des irrégularités. Les organismes publics compétents sont donc encouragés à adopter les mesures suivantes :

- .1 Mettre en place un système électronique de dédouanement sécurisé et normalisé qui permet d'accélérer les procédures douanières et le dédouanement tout en garantissant l'interopérabilité. Ces systèmes permettent de suivre les expéditions en temps réel et de détecter les anomalies et les fraudes potentielles.
- .2 Mettre en place un système de guichet unique maritime sécurisé qui s'intègre aux autres systèmes d'exploitation portuaire, notamment ceux relatifs aux contrôles CITES, afin d'aider les utilisateurs du port à soumettre des documents par voie électronique grâce à un seul point d'entrée, qui permet d'accélérer l'accomplissement des formalités concernant les navires, les équipages, les passagers et les cargaisons.
- .3 Mettre en place un système électronique de délivrance des permis CITES (pour les Parties membres de la CITES) afin de décourager l'utilisation de faux documents. En outre, il convient d'envisager également son intégration au guichet unique maritime parmi à d'autres systèmes portuaires connexes.

2.1.4 Renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages

Afin de disposer de renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages, il faut recueillir, regrouper et analyser des informations qui peuvent servir à établir des évaluations des renseignements tactiques, opérationnels et stratégiques, afin de lutter contre les délits tels que l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Il est possible de recourir à différents indicateurs pour faciliter la mise en place d'une base de données de renseignements utiles,

qui soit conforme à la législation nationale. Les organismes publics compétents sont encouragés à adopter les mesures suivantes :

- .1 Créer un service commun spécialisé de renseignements portuaires, composé d'agents des douanes et d'agents des services de détection et de répression issus de divers organismes connexes, afin de recueillir et d'analyser les renseignements.
- .2 Créer une base de données et mettre régulièrement à jour les déclarations concernant les saisies précédentes et les indicateurs de risque⁹.
- .3 Créer un réseau en vue de l'échange d'informations entre les organismes publics compétents, les exploitants du secteur des transports maritimes, les chargeurs, les gens de mer et les autres parties prenantes, afin d'encourager le signalement des cas de trafic d'espèces sauvages.
- .4 Créer un système de réception des renseignements qui facilite la vérification des renseignements et l'interception des espèces sauvages faisant l'objet d'un commerce illicite, y compris un système permettant de soumettre de manière anonyme des rapports sur les activités suspectes.
- .5 Créer et mettre à jour une base de données sur les activités suspectes des navires, qui pourrait recenser¹⁰ :
 - .1 les mouvements suspects des navires (les déroutements inattendus et inexplicés ou les retards prolongés à l'arrivée par exemple);
 - .2 les arrêts de l'émetteur-récepteur du système d'identification automatique des navires, qui entraîne la disparition temporaire du navire; et
 - .3 les navires ne répondant pas aux appels; et
- .6 Examiner minutieusement les documents en provenance de zones à haut risque, que des espèces sauvages aient ou non été déclarées.

2.1.5 Inspections des navires

Lorsque des navires ont été reconnus comme suspects, les organismes publics compétents qui sont habilités à procéder à l'inspection des navires sont encouragés à prendre des mesures, y compris ce qui suit :

- .1 Coordonner l'unité mixte nationale de contrôle portuaire pour qu'elle procède à l'inspection.
- .2 Mettre en œuvre des directives générales qui servent à assurer l'efficacité des inspections et à garantir que les procédures et processus adéquats sont suivis.
- .3 Escorter le navire jusqu'à un lieu sûr dans le port.

⁹ On trouvera la liste des indicateurs à l'annexe 3.

¹⁰ On trouvera la liste des indicateurs à l'annexe 3.

- .4 Délimiter la zone.
- .5 Protéger le navire.
- .6 Établir un système d'accès contrôlé au navire.
- .7 Procéder à un inventaire à bord du navire.
- .8 Si des espèces sauvages se trouvent à bord, prendre contact avec l'organisme national compétent pour déterminer et vérifier si elles sont exportées et importées avec le permis ou le certificat requis.

Les organismes publics compétents des États côtiers qui interviennent dans l'administration douanière devraient encourager la mise en œuvre de mesures de transit sans compromettre les mesures visant à assurer la sûreté de leur chaîne d'approvisionnement. Les organismes compétents sont donc encouragés à mettre des accords de coopération en place pour faciliter les inspections des navires suspects en transit, conformément au droit international, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ils peuvent également utiliser la technique de la livraison surveillée (voir la section "Définitions").

2.1.6 Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison

Les organismes publics compétents sont encouragés à réaliser les inspections conformément aux directives générales établies. Ils sont également encouragés à envisager de mettre en place les mesures suivantes :

- .1 Adopter ou mettre en place du matériel d'inspection non intrusif, tel que des scanners, des appareils à rayons X et des détecteurs de rayonnement, qui permette d'inspecter les conteneurs, les cargaisons et les bagages.
- .2 Utiliser des chiens renifleurs pour inspecter les bagages des passagers et les cargaisons.
- .3 Dans la mesure du possible, soumettre les cargaisons conteneurisées au système de définition des risques, puis à un passage au scanner.
- .4 Soumettre la cargaison conteneurisée à une inspection physique lorsqu'une image numérisée ou un chien renifleur a détecté des anomalies. Dans la mesure du possible, assigner une zone sécurisée spéciale réservée à l'inspection confidentielle des conteneurs.
- .5 Utiliser un système d'identification biométrique pour les passagers.
- .6 Pour les cargaisons contenant des espèces sauvages, vérifier les permis ou les certificats pour s'assurer que les espèces sauvages transportées sont accompagnées de la documentation nécessaire et ne sont pas dissimulées illégalement au milieu d'autres produits légitimes.
- .7 Les organismes publics chargés des inspections vétérinaires et phytosanitaires et les autres organismes effectuant des contrôles spécifiques sur les expéditions sont encouragés à collaborer avec leurs homologues chargés de la détection et de la répression en cas de suspicion de commerce illicite d'espèces sauvages.

- .8 Appliquer dans la mesure du possible la technique de la livraison surveillée (voir la section "Définitions") au ou aux destinataires de l'envoi d'espèces sauvages illicites.
- .9 Obtenir et enregistrer les déclarations de l'équipage, prendre des preuves photographiques ou vidéo, et mettre en lieu sûr et sauvegarder les preuves et/ou les pièces à conviction. Lorsque des espèces sauvages vivantes sont découvertes, prendre des mesures pour les protéger et les préserver, en consultation avec les autorités CITES nationales.

2.1.7 Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale

La création d'une unité mixte de contrôle portuaire ou d'une unité de renseignement, composée de fonctionnaires de divers organismes publics, permet de renforcer les capacités de prévention, de détection, d'inspection, d'enquête, d'interception et de poursuite des personnes s'adonnant à l'introduction clandestine d'espèces sauvages et à d'autres délits connexes graves. Ces unités établissent un système sécurisé d'échange d'informations et de renseignements concernant les envois suspects.

Lorsque cela n'est pas encore le cas, les administrations maritimes sont encouragées à prendre l'initiative de créer une équipe ou une unité mixte spéciale de fonctionnaires et à coordonner ses activités dans la mesure du possible.

Les organismes publics compétents sont donc encouragés à participer à des cadres nationaux de collaboration interinstitutionnelle, notamment avec les organismes suivants :

- .1 les agences de renseignements;
- .2 l'administration douanière/fiscale;
- .3 l'autorité portuaire ou l'organisme de contrôle;
- .4 l'administration maritime;
- .5 les autorités CITES (agences de la pêche, de la faune et de la flore sauvages et des forêts);
- .6 les services vétérinaires;
- .7 les groupes d'enquête criminelle;
- .8 les laboratoires de criminalistique;
- .9 le parquet/le bureau du procureur général;
- .10 les autorités judiciaires;
- .11 les services de renseignement financier; et
- .12 les musées nationaux.

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à conclure des accords avec des organisations ou des associations régionales et internationales afin de contribuer à l'amélioration des cadres juridiques et institutionnels nationaux et faciliter l'échange

d'informations aux fins de la prévention, de la détection, de l'interception, des enquêtes et des poursuites en cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages.

Certaines de ces institutions fournissent des renseignements qui pourraient faciliter la mise en œuvre de la technique de la livraison surveillée aux fins des enquêtes et de l'identification des personnes s'adonnant à ces activités. Ces organisations régionales et internationales comptent notamment :

- .1 la CITES;
- .2 l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL);
- .3 l'Organisation internationale des bois tropicaux;
- .4 les associations régionales de chefs de police;
- .5 le Groupe d'action financière (GAFI); et
- .6 l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à participer à des initiatives régionales et internationales visant à mettre en commun les connaissances spécialisées, les renseignements, les informations les plus récentes concernant les signaux d'alerte ou les indicateurs et les meilleures pratiques relatives au commerce illicite d'espèces sauvages. Ces initiatives comprennent notamment le Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages, l'équipe spéciale sur les transports de "*United for Wildlife*", l'équipe spéciale sur les finances de "*United for Wildlife*", l'équipe spéciale créée par l'Accord de Lusaka, les plateformes régionales du système d'échange d'information sur le commerce des espèces sauvages (EU-TWIX, AFRICA-TWIX, SADC-TWIX, EASTERN AFRICA-TWIX, par exemple) et le Programme mondial sur les crimes qui portent atteinte à l'environnement de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD).

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à mettre en place des réseaux informels, des centres régionaux d'information maritime et des réseaux avec les services de renseignements militaires, afin de favoriser l'échange et la circulation des informations. Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, adopter et mettre en œuvre les programmes régionaux, internationaux et intergouvernementaux, notamment ceux qui ont été élaborés pour contribuer au renforcement de la sûreté et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur du commerce international, ceux qui sont liés à la lutte contre le commerce illicite et ceux qui sont liés à la lutte contre le blanchiment de capitaux et les circuits de financement du terrorisme à l'échelle mondiale. Il s'agit notamment du Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial adopté par l'OMD¹¹, de la Recommandation du Conseil de l'Organisation de coopération et de développement économiques sur les instruments juridiques de l'OCDE visant à lutter contre le commerce illicite, des recommandations du GAFI sur les normes mondiales pour la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, et du Programme de contrôle des conteneurs de l'ONUDD-OMD.

¹¹ Parmi les outils complémentaires, on trouve le Guide de l'auditeur d'opérateur économique agréé, le Guide stratégique sur les accords/arrangements de reconnaissance mutuelle, le Guide de mise en œuvre sur les renseignements préalables concernant le fret (RPCF), les Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (mises à jour), les Directives sur le numéro d'identification des entreprises et le Manuel sur l'analyse des données (voir http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx).

2.1.8 Enquêtes et poursuites

Les organismes publics compétents sont encouragés à définir des infractions dans leur législation nationale afin de faciliter la conduite d'enquêtes et les poursuites en cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages. Ils sont en outre incités à mettre en œuvre les mesures suivantes :

- .1 Classer ou catégoriser les espèces animales et végétales selon qu'elles sont en voie de disparition ou pas.
- .2 Définir l'infraction et prévoir les sanctions adéquates dans la législation nationale; tenir compte dans la mesure du possible de la cohérence régionale pour faciliter les initiatives transfrontalières.
- .3 Prévoir des sanctions sévères pour les infractions relatives aux espèces en voie de disparition et en danger critique d'extinction.
- .4 Encourager les enquêtes et les poursuites transfrontalières.
- .5 Élaborer des directives générales (guide ou manuel de référence rapide) pour faciliter les enquêtes et les poursuites ainsi que la collecte et la conservation des preuves, notamment des Directives sur la récupération des pièces à conviction.
- .6 Permettre aux services de détection et de répression de mener des enquêtes financières, d'obtenir l'accès aux comptes bancaires et de les geler pendant les enquêtes.
- .7 Adopter dans la mesure du possible des lois qui habilent les fonctionnaires des autorités CITES nationales à engager des poursuites, par délégation, en cas de commerce illicite d'espèces sauvages.
- .8 Mettre en place un système de gestion des affaires et un système d'échange d'information avec les États partenaires afin de faciliter les saisies transfrontalières.
- .9 Examiner, modifier ou adapter la législation nationale en vigueur qui prévoit les sanctions en cas d'infractions accessoires et inchoatives liées à l'introduction clandestine d'espèces sauvages.

2.1.9 Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites

Les organismes publics compétents sont encouragés à envisager, adopter et/ou mettre en œuvre d'autres mesures concernant la lutte contre l'introduction clandestine d'espèces sauvages, notamment :

- .1 Définir les profits tirés du commerce illicite d'espèces sauvages et ordonner la confiscation des biens pour récupérer les revenus d'origine criminelle et les avoirs connexes.
- .2 Mener des enquêtes financières en parallèle pour retrouver les auteurs et déterminer les liens avec d'autres types d'activités illicites ou illégales.

- .3 Recueillir des preuves supplémentaires pour contribuer à la constatation des infractions principales liées aux espèces sauvages.
- .4 Renforcer les accords bilatéraux en matière d'entraide juridique et d'extradition afin de faciliter les enquêtes et les poursuites à l'encontre des auteurs d'infractions liées au commerce illicite d'espèces sauvages.
- .5 Mettre en place des accords de coopération entre les banques centrales ou les associations de banquiers afin de mieux connaître leurs clients pour faciliter le travail des services chargés des enquêtes financières.
- .6 Affecter des ressources à la surveillance pour contribuer à identifier d'autres membres du réseau criminel.
- .7 Créer un cadre de collaboration faisant intervenir à la fois les organismes publics et les compagnies de services de transport maritime afin de faciliter la coordination et l'harmonisation des différentes mesures d'intervention, et d'établir une plateforme consacrée à l'échange d'informations.

2.1.10 Prévention et dissuasion de la corruption

Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, modifier et appliquer la législation nationale existante en matière de lutte contre la corruption. À cette fin, ils sont encouragés à adopter et à mettre en œuvre les mesures suivantes :

- .1 Mettre en place un système sécurisé destiné aux secteurs public et privé, qui permette de soumettre des rapports sur les cas présumés de corruption, en tenant compte de la nécessité de préserver la confidentialité et, si nécessaire, l'anonymat.
- .2 Faciliter les enquêtes indépendantes et offrir, dans la mesure du possible, une protection aux témoins.
- .3 Appliquer la législation nationale concernant le traitement réservé aux fonctionnaires corrompus, en tenant compte des procédures telles que l'interdiction, l'enquête de l'organisme, les poursuites, la majoration, le licenciement et l'incarcération.

2.1.11 Enseignement et formation

Il convient d'encourager et de mener à bien la formation continue du personnel des organismes publics compétents chargés de la prévention, de la détection et de la répression de l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Les fonctionnaires affectés aux systèmes de définition des risques devraient également régulièrement suivre des formations afin d'être tenus informés des derniers indicateurs de risque. Les fonctionnaires affectés à l'analyse d'images de cargaisons conteneurisées devraient être régulièrement formés afin de disposer des dernières connaissances en ce qui concerne les méthodes de dissimulation des espèces sauvages introduites clandestinement, et d'être en mesure de reconnaître ces méthodes. Les agents des douanes/des recettes et les agents des services de détection et de répression qui travaillent dans l'enceinte portuaire devraient recevoir une formation périodique sur les réglementations CITES, les méthodes de détection, l'identification, les méthodes efficaces de fouille des conteneurs, les cargaisons et les bagages, la saisie d'espèces sauvages introduites clandestinement et le prélèvement d'échantillons d'espèces sauvages aux fins d'analyse criminalistique. Il convient d'envisager, dans la mesure du possible, de faire appel à des chiens

entraînés à la détection des espèces sauvages dans les conteneurs, les cargaisons et les bagages. Une formation continue sur la sûreté portuaire, la sûreté des navires et la sûreté des cargaisons devrait être dispensée au personnel des services de détection et de répression qui œuvre dans l'enceinte portuaire. Les agents des services de détection et de répression des organismes publics compétents devraient suivre régulièrement des formations sur les dernières méthodes de dissimulation.

Les organismes publics compétents sont encouragés à envisager de mettre en place des formations conjointes ou des forums conjoints de renforcement des capacités destinés aux secteurs public et privé qui portent sur la prévention, la détection et le signalement des cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages. Ils sont également incités à organiser des forums de renforcement des capacités à l'intention des gens de mer, des exploitants du secteur des transports maritimes, des chargeurs et des autres parties prenantes du secteur des transports maritimes, qui portent sur les différents aspects du trafic d'espèces sauvages et le rôle de ces acteurs dans la lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Il est recommandé que le personnel des organismes publics compétents qui oeuvre dans l'enceinte portuaire reçoive une formation périodique sur les mesures de prévention de la corruption et le signalement de la corruption.

Une formation sur les principes de la "connaissance de l'identité des clients" aidera les organismes publics compétents à vérifier l'identité des clients liés au commerce illicite d'espèces sauvages et autres activités illicites.

2.1.12 Meilleures pratiques du secteur

Les organismes publics compétents sont encouragés à créer un mécanisme ou un environnement propice à l'échange de meilleures pratiques en matière de coopération public-privé et de coopération interinstitutionnelle, en utilisant notamment les outils suivants :

- .1 un portail d'échange d'informations (voir les liens fournis à l'annexe 4);
- .2 des lignes téléphoniques directes vers certaines organisations; et
- .3 des plateformes médiatiques qui renforcent la collaboration interinstitutionnelle, en présentant les meilleures pratiques et les résultats obtenus.

Les organismes publics compétents sont également encouragés à :

- .1 renforcer la couverture médiatique des saisies auprès des parties prenantes du secteur privé concernées afin de les sensibiliser à la question, notamment par l'intermédiaire des bulletins d'actualité publiés sur les sites Web, des journaux, des bulletins d'information, des publications et des médias nationaux; et
- .2 mettre en place un système de récompense des lanceurs d'alerte afin de mieux faire connaître cette pratique et d'encourager le recours aux systèmes de dénonciation existants.

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à mettre en place un système permettant de contrôler le respect des prescriptions de la Convention SOLAS eu égard à la vérification obligatoire de la masse brute des conteneurs empotés.

2.2 Rôle des compagnies

Les armateurs, les compagnies maritimes, les chargeurs et les autres exploitants du secteur des transports maritimes qui fournissent des services dans le domaine des transports maritimes jouent un rôle important en matière de prévention et de détection de l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Ils sont encouragés à adopter des mesures visant à renforcer les processus de la chaîne d'approvisionnement et les mesures relatives au respect des règles, à rester vigilants, à connaître les points qui doivent faire l'objet d'une attention particulière, à améliorer leurs compétences en matière d'analyse des risques et à être "les yeux et les oreilles" des services de détection et de répression. À cet effet, les organismes publics compétents devraient échanger les informations et les renseignements pertinents. En cas d'exploitation dans ou avec des pays où les niveaux de corruption sont élevés, il convient de faire les enquêtes qui s'imposent vis-à-vis des clients et des expéditions.

En fonction du rôle qu'elles jouent, les compagnies sont encouragées à adopter les mesures suivantes :

2.2.1 Renforcement de la sûreté et réduction des risques

- .1 Mettre en œuvre des programmes de sûreté de la chaîne d'approvisionnement tels que le Programme des Opérateurs économiques agréés (OEA) de l'OMD et le partenariat douanes-commerce contre le terrorisme. Ces programmes, qui portent également sur la cybersécurité, la sûreté de la cargaison et le contrôle de l'accès physique aux navires et aux installations, aident les entreprises à réduire les risques d'exposition aux activités illicites tout en profitant de transactions commerciales simplifiées.
- .2 Mettre en œuvre des procédures permettant de faire les enquêtes qui s'imposent et de filtrer les employés, les passagers, les partenaires commerciaux, les chargeurs et les destinataires (notamment les meilleures pratiques en matière de "connaissance de l'identité des clients" et de "connaissance de l'identité des fournisseurs"). La mise en œuvre des meilleures pratiques en matière de "connaissance de l'identité des clients" et d'une approche fondée sur les risques lors de l'arrivée de nouveaux clients et employés est particulièrement importante pour les compagnies qui assurent des services dans des pays connus pour être à haut risque en matière de trafic d'espèces sauvages.
- .3 Mettre en œuvre la conservation des données transactionnelles conformément au cadre juridique national.
- .4 Appliquer des outils de contrôle des cargaisons pour faciliter la détection des envois suspects.
- .5 Intégrer des indicateurs de signaux d'alerte propres au trafic d'espèces sauvages dans les systèmes d'évaluation des risques des cargaisons des compagnies, qui sont parfois déjà en place pour détecter d'autres formes de contrebande (voir l'annexe 3). Les tendances du trafic, les itinéraires et les méthodes de dissimulation évoluant avec le temps, les compagnies devraient se tenir informées des faits nouveaux. Elles devraient également encourager les services locaux de détection et de répression, comme les services de douanes par exemple, à échanger des informations exploitables avec les différentes parties de la chaîne d'approvisionnement (sans compromettre les sources et les méthodes de renseignement).

- .6 Utiliser en priorité des systèmes électroniques et automatisés pour les transactions commerciales (le connaissance électronique par exemple) afin d'améliorer la traçabilité et la transparence des opérations. Cela permettra de détecter plus rapidement les irrégularités, les éventuelles tentatives de fraude et la corruption. Cela permettra également l'intégration avec d'autres systèmes afin d'améliorer l'interopérabilité des systèmes.
- .7 Mettre en place des directives générales pour améliorer l'intégrité physique des cargaisons, la sécurité des installations des compagnies, le contrôle et la vérification des documents relatifs à la cargaison et les mesures prises en cas de comportement suspect des clients ou d'envois potentiellement illicites.

2.2.2 Notification

- .1 Utiliser les systèmes nationaux de dénonciation d'abus et les lignes anonymes, lorsqu'elles existent, pour signaler les actes de corruption et les illégalités, ou encourager l'élaboration d'une politique de dénonciation d'abus dans le secteur maritime. Élaborer avec l'aide des associations professionnelles respectives une politique interne de dénonciation d'abus et coordonner la formation sur les mesures de dénonciation.

2.2.3 Coopération

- .1 Coopérer avec les organismes publics compétents pour détecter et interrompre le trafic illicite. Appuyer le travail des organismes publics locaux compétents en fournissant en temps utile la documentation et l'accès aux manifestes des navires afin de permettre une analyse des risques et des enquêtes efficaces concernant les cargaisons et les passagers. Faciliter l'accès services de détection et de répression aux manifestes des navires afin de permettre l'analyse des risques ou l'élaboration d'outils de renseignement.
- .2 Travailler en réseau avec des initiatives locales, nationales, régionales ou internationales visant à renforcer la coopération entre les secteurs public et privé en matière d'échange d'informations ou de renseignements sur le trafic d'espèces sauvages et de diffusion des meilleures pratiques.
- .3 Travailler en réseau avec les associations professionnelles concernées afin de faciliter l'échange de renseignements et de meilleures pratiques en matière de prévention et de signalement des activités de commerce illicite d'espèces sauvages.

2.2.4 Formation et sensibilisation

- .1 Organiser et entreprendre le renforcement des capacités et la formation continue des employés et des compagnies sous-traitantes en ce qui concerne les dernières tendances, les méthodes de dissimulation, les itinéraires de contrebande et les directives générales connexes concernant la manière de traiter et de signaler les activités suspectes.
- .2 Former les employés à l'application et à l'utilisation d'outils de contrôle des cargaisons pour faciliter la détection des envois suspects.

- .3 Sensibiliser les partenaires commerciaux, les clients et les passagers aux risques liés au trafic d'espèces sauvages. Intégrer les actions de lutte contre le trafic d'espèces sauvages aux pratiques de responsabilité sociale et de sûreté des entreprises, et adopter une politique d'entreprise de tolérance zéro pour tout acte lié au trafic d'espèces sauvages et les comportements corrompus qui y sont associés, transmettre directement les informations à cet égard à tous les employés, sous-traitants, clients et passagers. Passer en revue les dispositions de la politique de transport concernant le transport des espèces sauvages introduites clandestinement.

2.2.5 Autres

- .1 Mettre en œuvre les meilleures pratiques et recourir aux outils qui ont déjà été élaborés pour aider les parties prenantes du secteur maritime à lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages, de bois et d'autres produits de contrebande (voir l'annexe 4).
- .2 Mettre en œuvre les prescriptions de la Convention SOLAS concernant la masse brute vérifiée pour tous les conteneurs empotés auxquels s'applique la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC).
- .3 Améliorer l'application du code du Système harmonisé de l'Organisation mondiale des douanes.

Annexe 1

Introduction à la Convention CITES et à ses annexes

Adoptée en 1973 et entrée en vigueur en 1973, la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) est un accord juridiquement contraignant entre les gouvernements signataires. En décembre 2020, la Convention comptait 183 Parties¹² (182 et l'Union européenne). Cet accord vise à garantir que le commerce international des espèces sauvages ne menace l'existence d'aucune espèce. La CITES régleme le commerce international d'environ 38 000 espèces de faune et de flore sauvages. Le commerce des spécimens d'espèces inscrites aux trois annexes de la CITES nécessite la délivrance d'une documentation commerciale officielle sous la forme d'un permis ou d'un certificat CITES.

Les annexes à la CITES sont les suivantes :

1. L'annexe I porte sur les espèces menacées d'extinction par le commerce international, telles que les huit espèces de pangolins et l'éléphant d'Afrique (à l'exception des populations d'éléphants de l'Afrique du Sud, du Botswana, de la Namibie et du Zimbabwe, qui figurent à l'annexe II).
2. L'annexe II traite des espèces qui peuvent être menacées d'extinction en l'absence de contrôle du commerce (par exemple : les lions, et les espèces de bois d'œuvre telles que le *Gonystylus spp.*, également connu sous le nom de ramin), ainsi que les espèces dites "semblables" pour lesquelles la réglementation du commerce est nécessaire pour garantir l'efficacité et l'applicabilité du commerce des espèces menacées figurant aux annexes I et II.
3. L'annexe III comprend les espèces protégées dans au moins un pays qui a demandé aux autres Parties membres de la CITES de l'aider à en contrôler le commerce.

Le texte intégral de la Convention est disponible sur le site Web de la Convention (<https://cites.org/fra/disc/text.php>). Les annexes peuvent être consultées sur la page <https://cites.org/fra/app/appendices.php>.

Les annotations CITES sont des notes explicatives concernant des espèces végétales particulières citées dans les annexes, qui indiquent quelles parties ou quels dérivés font l'objet des contrôles CITES ou en sont exemptés. Ceci est généralement indiqué par un mot-dièse (#) et un numéro à côté du nom de l'espèce dans les annexes. Dans certains cas, on trouve d'autres notes relatives à l'espèce, notamment dans le cas des animaux, qui indiquent quelles populations relèvent de conditions spéciales concernant l'inclusion de l'espèce.

Des informations sur les espèces inscrites à la CITES et la date d'inscription de chaque espèce sur la liste établie au titre de la Convention sont disponibles sur la liste des espèces CITES (<https://checklist.cites.org/#/fr>).

¹² Liste des Parties à la CITES :
https://cites.org/fra/disc/parties/chronolo.php?order=field_country_official_name&sort=asc.

Types de documents CITES

Chaque importation, exportation, réexportation et introduction en provenance de la mer de spécimens d'espèces visées par la Convention doit être autorisée par un permis ou un certificat CITES. Chaque Partie à la CITES désigne un ou plusieurs organes de gestion CITES¹³ chargés d'administrer le système d'autorisation et une ou plusieurs autorités scientifiques chargées de conseiller l'organe national de gestion CITES ou les autres autorités en ce qui concerne les incidences du commerce sur le statut des espèces.

Permis

Selon les définitions de la CITES et la résolution Conf. 12.3 (Rev. CoP18)¹⁴, un permis est un document officiel délivré par un organe de gestion CITES pour autoriser l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe I ou II, l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe III en provenance de l'État qui a inscrit l'espèce à cette annexe, ou l'importation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe I. Pour être valide, un permis doit être conforme aux prescriptions de la Convention et aux résolutions de la Conférence des Parties. Par exemple, un permis d'exportation ne peut être délivré que si le spécimen a été obtenu légalement, si le commerce ne nuit pas à la survie de l'espèce et, pour les espèces figurant à l'annexe I, si une autorisation d'importation a déjà été délivrée.

Pour les spécimens d'espèces inscrites à l'annexe I, une autorisation d'importation est délivrée par l'organe de gestion de la partie importatrice. Elle ne doit être délivrée que si le spécimen n'est pas utilisé à des fins principalement commerciales, si l'importation est effectuée à des fins qui ne nuisent pas à la survie de l'espèce et, dans le cas d'un animal vivant, si le destinataire possède les installations adéquates pour le conserver et le traiter avec soin.

Un document CITES est requis chaque fois qu'un spécimen d'une espèce inscrite à la CITES franchit une frontière internationale. Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des permis distincts pour le transit, si les spécimens demeurent sous le contrôle de l'administration douanière¹⁵.

Certificats

Un certificat est également un document officiel délivré par un organe de gestion et utilisé pour autoriser différents types de commerce de spécimens CITES. Les principaux types de certificats sont les suivants :

- .1 certificat de réexportation;
- .2 certificat pré-Convention;
- .3 certificat d'origine;
- .4 certificat pour des animaux élevés en captivité;
- .5 certificat pour des plantes reproduites artificiellement; et
- .6 certificat d'introduction en provenance de la mer.

¹³ <https://cites.org/fra/parties/country-profiles/national-authorities>.

¹⁴ <https://cites.org/sites/default/files/document/F-Res-12-03-R18.pdf>.

¹⁵ Modèle de permis CITES : <https://cites.org/sites/default/files/fra/res/12/F-Res-12-03R16-A2.pdf>.

Pour plus d'informations sur les permis et certificats CITES, il convient de consulter le site https://cites.org/fra/prog/Permit_system.

Notifications

Le Secrétariat de la CITES fournit aux Parties des notifications contenant des informations et des rapports sur l'application de la Convention. Les notifications permettent de communiquer officiellement des informations sur les permis ou les timbres de sécurité perdus ou volés, des renseignements sur les mesures nationales plus strictes applicables dans certaines Parties, la suspension des permis et les réunions à venir, entre autres.

Les notifications CITES figurent sur <https://www.cites.org/fra/notif/index.php>.

Annexe 2

Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les exploitants du secteur des transports maritimes doivent avoir connaissance

Exemple 1 : Un scanner mobile non intrusif a détecté des centaines de pièces d'ivoire et d'écaillés de pangolin cachées dans des grumes à l'intérieur de trois conteneurs. Les grumes ont été creusées, remplies avec la marchandise de contrebande, scellées avec de la cire et munies de couvercles dissimulés. La cargaison a été déclarée comme étant du bois.

Exemple 2 : L'organe de gestion CITES du pays A a confirmé qu'il n'avait délivré aucun permis d'exportation CITES pour le bois de rose du Siam (*Dalbergia cochinchinensis*) (Annexe II de la CITES) depuis son inscription en 2013, et la notification n° 2017/023 indique que tout permis est donc contrefait. Le pays B, cependant, a déclaré avoir importé du bois scié de *D. cochinchinensis* en provenance du pays A chaque année entre 2013 et 2015, toutes ces importations ayant vraisemblablement eu lieu en utilisant de faux permis.

Exemple 3 : Un réseau de trafic d'ivoire opérant depuis le pays C a utilisé une série de conteneurs modifiés à cet effet, munis de faux compartiments installés à l'arrière pour cacher la marchandise de contrebande. Au moins trois conteneurs modifiés de ce type ont été découverts et associés à un commerce de pneus usagés. Les documents saisis ont révélé que les trois conteneurs avaient voyagé au moins 12 fois le long du même itinéraire entre le pays C et le pays D, sur lequel la saisie a été effectuée.

Exemple 4 : Un grand navire de pêche à toit ouvert a été utilisé pour passer en contrebande 1,4 tonne d'ivoire d'éléphant d'Afrique entre le pays E et le pays F.

Exemple 5 : Sept grandes embarcations de commerce de troc à toit ouvert ont été interceptées alors qu'ils transportaient illégalement 3 000 oiseaux exotiques et 1 960 grumes entre le pays G et le pays H.

Exemple 6 : Un grand navire de pêche à toit ouvert a été intercepté dans les eaux du pays L alors qu'il transportait dix tonnes de pangolins congelés et écaillés en provenance du pays I; on suppose que la destination était le pays M.

Exemple 7 : 630 kg d'écaillés de pangolin et 2 660 kg de mercure ont été saisis dans un conteneur de 40 pieds qui était censé contenir des déchets plastique.

Exemple 8 : De l'ivoire et des écaillés de pangolin étaient dissimulés dans plusieurs fûts de goudron chargés dans des conteneurs expédiés de la région A vers la région B. La nature de la marchandise rendait toute inspection très laborieuse.

Exemple de convergence : Il existe une forte convergence entre le trafic d'ivoire et de pangolin et le commerce du bois, certains individus s'adonnant tant au commerce d'espèces sauvages qu'au commerce de produits issus du bois. Le bois sert également de moyen de dissimulation pour le trafic d'ivoire et de pangolin, ces produits étant souvent emballés ensemble dans des conteneurs mesurant de 20 à 40 pieds.

Exemple de dissimulation : Les noix de cajou sont couramment utilisées comme méthode de remplissage ou de dissimulation pour l'ivoire et les écaillés de pangolin expédiés par fret maritime du pays N vers d'autres pays de la région A. Les renseignements recueillis indiquent que des sacs d'ivoire et d'écaillés de pangolin ont été chargés dans des conteneurs maritimes et étroitement entourés de sacs de noix de cajou pour mieux les dissimuler.

Annexe 3

Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite

De nombreux indicateurs de risque concernant les cargaisons suspectes sont communs à toutes les formes de contrebande, notamment le trafic d'espèces sauvages. Des exemples sont donnés ci-après. Un niveau élevé de corruption dans les pays et dans les ports doit être considéré comme un signal d'alerte majeur car les trafiquants peuvent exploiter ces faiblesses dans les chaînes commerciales internationales.

1 Envoi de marchandises incongrues par rapport au pays d'origine et/ou de destination

Les marchandises expédiées peuvent sembler incompatibles avec les capacités techniques ou les ressources naturelles d'un pays, ou l'origine des marchandises - par exemple, du bois expédié vers un pays qui est déjà un grand producteur et exportateur de bois.

2 Différence de poids et d'apparence

Le poids réel de l'envoi peut ne pas correspondre à celui indiqué dans le connaissement ou sembler très éloigné d'un poids raisonnable pour la marchandise déclarée. De même, un envoi dont l'apparence ne correspond pas à la documentation devrait attirer l'attention.

3 Descriptions douteuses ou vagues

Les descriptions des produits peuvent être vagues ou trompeuses. Parmi les exemples de descriptions vagues concernant les envois d'espèces sauvages, on peut citer "poisson", "coquillage", "corne" et "bois de rose" (il existe de nombreuses espèces de bois de rose, dont certaines peuvent être commercialisées légalement et d'autres sont interdites au commerce international).

4 La valeur de la cargaison ne correspond pas à sa description ou à sa taille

La valeur de la cargaison peut aider à trianguler les preuves pour savoir si la cargaison que l'on propose de charger sur un navire est la même que celle mentionnée dans les documents de transport.

5 Documentation suspecte

La documentation suspecte peut inclure l'utilisation de photocopies au lieu de documents originaux, des fautes d'orthographe ou des incohérences, comme un numéro de permis ou une date qui ne correspondent pas, une facture émise avec le numéro "#1", des documents ayant expiré, une mise en page singulière ou un texte flou (ce qui peut se produire lorsque des documents ont été modifiés), des documents qui ont été visiblement modifiés sans être officiellement contresignés, et des documents de mauvaise qualité (par exemple avec des logos qui ont été découpés et collés).

6 Expédition fractionnée en plusieurs envois

Le fractionnement des envois peut avoir lieu pour des raisons et des objectifs légitimes. Toutefois, il peut également s'agir d'une tactique utilisée par les trafiquants pour répartir les risques de perte en cas d'interception par les services de détection et de répression. Cette technique est également utilisée pour tirer profit de plus petits volumes, qui peuvent être

dissimulés plus facilement dans des envois de marchandises licites. La cargaison illicite est répartie dans plusieurs conteneurs correspondant à une seule réservation ou plusieurs réservations.

7 L'itinéraire d'expédition est anormal par rapport au produit et à la destination

L'envoi peut sembler dépourvu de sens sur le plan commercial - par exemple, si l'envoi est acheminé via un itinéraire long et lent supposant de multiples arrêts alors qu'il existe des itinéraires plus directs, ou si l'envoi est déclaré comme étant un produit commercial qui n'a pas de valeur marchande manifeste dans le pays auquel il est destiné. Les réseaux criminels utilisent également souvent plusieurs zones de transbordement afin de masquer l'origine des envois et de perturber la surveillance.

8 Changement d'itinéraire de navigation après le départ du navire du port

Le changement de destination ou le déroutement de la cargaison sont des procédures légitimes mais ils peuvent aussi être un indicateur d'activités illégales et de tentative d'échapper aux contrôles.

9 Changement de connaissance

Un changement de connaissance a lieu lorsqu'un agent maritime dépose un nouveau connaissance pour une cargaison qui est déjà en route. Utilisée de manière légitime, cette procédure vise généralement à protéger les renseignements exclusifs concernant la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, les trafiquants abusent souvent de cette pratique pour masquer les informations relatives au port de chargement (origine), au port de déchargement (destination) et à l'acheminement de la cargaison afin de réduire la probabilité que les cargaisons illicites soient signalées en vue d'une inspection et d'entraver les enquêtes a posteriori si la marchandise de contrebande est saisie. Pour changer de connaissance en cours d'expédition pour accompagner une expédition illégale les trafiquants doivent coopérer avec un agent maritime complice. Selon des rapports publiés, on sait que les agents maritimes complices facturent des frais en fonction de la taille de la cargaison illégale qu'ils aident à passer en contrebande. L'un d'entre eux facturerait 45 dollars par kilogramme d'écaillés de pangolin et 145 dollars par kilogramme d'ivoire.

10 Demande d'utilisation d'une lettre de garantie sans motif valable

L'utilisation d'une lettre de garantie peut être légitime si le voyage est par exemple trop court pour émettre un connaissance. La lettre de garantie permet de demander de modifier les informations concernant les réceptionnaires, les destinataires et le connaissance; de ce fait, elle présente un risque pour les armateurs. L'émission d'une lettre de garantie peut servir à échapper aux contrôles des services de détection et de répression, en indiquant des destinataires différents au dernier moment et en modifiant le port de déchargement.

11 Utilisation des zones franches et des ports francs

Les procédures simplifiées d'importation, d'exportation, de transit et de transbordement et les contrôles laxistes qui sont en place dans les zones franches et les ports francs peuvent en faire des lieux privilégiés pour le détournement de cargaisons et de marchandises illicites vers des pays sanctionnés.

12 Non-divulgation du véritable expéditeur ou destinataire

Les adresses peuvent sembler fictives (adresses incomplètes ou trop simplifiées par exemple), les noms des destinataires peuvent être similaires à ceux de grandes entreprises bien connues ou l'adresse du destinataire peut être incohérente par rapport aux entreprises associées aux marchandises déclarées.

13 Réticence de l'expéditeur effectuant son premier envoi et de l'expéditeur à fournir des informations concernant leur activité et l'utilisation finale du produit

Les nouveaux chargeurs ou les nouveaux clients devraient faire l'objet d'un contrôle rigoureux pour confirmer l'exactitude des informations concernant leur identité et leur activité, afin de déceler les sociétés fictives créées pour dissimuler le véritable propriétaire de la cargaison.

14 Demande de dernière minute de dédouanement de l'expédition

Les demandes de dernière minute de dédouanement de l'expédition peuvent être une tentative d'éviter les contrôles douaniers s'appuyant sur le facteur temps.

15 Paiements en espèces

Les paiements en espèces peuvent être une méthode de paiement privilégiée pour des raisons légitimes mais ils peuvent aussi être le signe d'une transaction illégale - par exemple, s'il y a la volonté de payer une grosse somme d'argent en espèces alors que le paiement se fait généralement par virement bancaire ou transfert de fonds.

Annexe 4

Ressources utiles

CITES

- .1 Liste des espèces CITES : <https://checklist.cites.org/#/fr>;
<https://www.speciesplus.net/>
- .2 Liste des autorités CITES nationales : <https://cites.org/fra/cms/index.php/component/cp>
- .3 Liste complète des certificats CITES : <https://cites.org/sites/default/files/eng/prog/exemptions/SUMMARY-OF-USE-OF-PERMITS-CERTIFICATES-IN-CITES-2018.pdf>
- .4 Notifications CITES : <https://www.cites.org/fra/notif/index.php>

Trafic d'espèces sauvages et signaux d'alerte

- .1 *Red flag indicators for wildlife and timber trafficking in containerized sea cargo: a compendium and guidance for the maritime shipping sector* (TRAFFIC et WWF, 2021): <https://apps5.wwf.org/hk/red-flag-compendium/>
- .2 Rapport mondial sur la criminalité liée aux espèces sauvages, Trafic d'espèces protégées (ONU DC, 2020) : https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/2020/World_Wildlife_Report_2020_9July.pdf
- .3 Bulletin de renseignements de l'équipe spéciale de "United for Wildlife" - rapports mensuels communs destinés aux signataires de la Déclaration de Buckingham Palace et de la Déclaration de Mansion House sur des sujets particulièrement préoccupants concernant le trafic d'espèces sauvages et les secteurs de la finance et des transports (contacter report@unitedforwildlife.org)
- .4 *Wildlife Trade Portal* - outil interactif qui affiche les données de TRAFFIC concernant les saisies et les incidents liés aux espèces sauvages : <https://www.wildlifetradeportal.org/#/dashboard>
- .5 Environmental Investigation Agency Global Environmental Crime Tracker : <https://eia-international.org/global-environmental-crime-tracker/>

Cadre relatif à la sécurité et à la sûreté

- .1 Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial établi par l'OMD : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cadre-de-norme-safe.PDF?la=fr>
- .2 Codes du Système harmonisé de l'OMD : <https://www.wcotradetools.org/fr/harmonized-system>

- .3 Manuel sur le transit : pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les pays en développement sans littoral (OMD, 2014) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/2015/transit-handbook-for-upload-fr.pdf?db=web>
- .4 Directives sur le transit : vers un régime de transit efficace (OMD, 2017) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?db=web>
- .5 Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports qui complète les dispositions du Code ISPS : <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/ILOIMOCODEofPracticeFr.pdf>
- .6 Normes internationales sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme et de la prolifération, recommandations du GAFI 2012, mises à jour en novembre 2023 : <https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/Fatfrecommendations/Fatf-recommendations.html>
- .7 Boîte à outils de l'ICCWC : <https://cites.org/sites/default/files/eng/prog/iccwc/Toolkit%20implementation%20-%20step%20by%20step%20v3.pdf>
- .8 Outil d'évaluation PortMate (surveillance du port et évaluation de la lutte contre le trafic) : https://www.traffic.org/site/assets/files/16117/portmate_categories_overview_and_template_sept2021.pdf
- .9 Recommandation du Conseil sur la lutte contre le commerce illicite : renforcement de la transparence dans les zones franches (OCDE, 2019) : <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD%20LEGAL%200454>

Renforcement des capacités des organismes publics et des compagnies pour empêcher le commerce illicite d'espèces sauvages et les autres échanges illicites dans les chaînes d'approvisionnement des transports

- .1 Cours numérique d'introduction à la CITES : <https://www.informea.org/en/introductory-course-convention-international-trade-endangered-species-wild-fauna-and-flora-cites>
- .2 Cours numérique de la FIATA (Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés) sur la prévention du trafic d'espèces sauvages, à l'intention des transitaires. Le cours est disponible en anglais, espagnol, français, chinois, arabe, russe et portugais : https://training.fiata.org/courses/course-v1:FIA+TRA001_Fre+2020/about
- .3 *Ports & the Supply Chain Online Course, Reducing Maritime Trafficking on Wildlife between Africa and Asia* by Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) & UNDP Training Programme : <https://www.traffic.org/site/assets/files/16117/ics-undp-ports-training-course-flyer.pdf>
- .4 INTERPORTPOLICE : *International Organization of Airport and Seaport Police* : <https://interportpolice.org/>
- .5 *Due diligence: increasing safety and security throughout the supply chain (TT Club, 2020)* : <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/stop-loss/stop-loss-21-due-diligence.pdf>

Corruption et dénonciation d'abus

- .1 Indice de perception de la corruption (*Transparency International*) : <https://www.transparency.org/en/cpi/2019/results/tha>
- .2 Targeting Natural Resource Corruption : <https://www.worldwildlife.org/pages/tnrc-about-the-project>
- .3 Faire reculer la corruption : un guide sur la lutte contre la corruption à l'usage des organes de gestion des espèces sauvages (ONUDC, 2020) : https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Scaling_Back_Corruption_FR_ebook.pdf
- .4 Poisson pourri : un guide pour lutter contre la corruption dans le secteur de la pêche (ONUDC, 2019) : https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Rotten_Fish_FR.pdf
- .5 Maritime Anti-Corruption Network : <https://macn.dk>

Organisations internationales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages

Les ressources supplémentaires ci-après contiennent des informations actualisées : <https://www.interpol.int/>; <https://www.unodc.org/>; <https://www.fatf-gafi.org/>.

- .1 INTERPOL – Criminalité environnementale : <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-environnementale>
- .2 Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages : https://cites.org/eng/prog/iccwc_new.php
 - .1 Programme mondial de l'ONUDC sur les crimes qui portent atteinte à l'environnement : <https://www.unodc.org/unodc/en/environment-climate/>
 - .2 Programme de contrôle des conteneurs de l'OMD et de l'ONUDC : <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>
- .3 Complément d'information publié en 2017 sur la criminalité liée aux espèces sauvages (ONUDC, 2017) : https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/Research_brief_wildlife_su.pdf.
- .4 Blanchiment d'argent et commerce illégal d'espèces sauvages (GAFI, 2020) : <https://www.fatf-gafi.org/en/publications/Environmentalcrime/Money-laundering-wildlife-trade.html>

Organisations régionales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages

Les ressources supplémentaires ci-après contiennent des informations actualisées :

- .1 Accord de Lusaka sur les opérations concertées de coercition visant le commerce illicite de la faune et de la flore sauvages : <https://lusakaagreement.org/>.

- .2 *East African Network for Environmental Compliance and Enforcement* :
<https://eanece.org>.

Initiatives nationales

- .1 *United States Customs and Border Protection: Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT)* - Programme de partenariat volontaire entre le secteur public et le secteur privé assorti d'une stratégie de contrôle des cargaisons à plusieurs niveaux : <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat>.

Directives communes du secteur

- .1 *Combatting Illegal Wildlife Trade – A Shared Responsibility* :
https://www.worldshipping.org/s/Combatting-Illegal-Wildlife-Document_-Publication.pdf; <https://www.worldshipping.org/protectingwildlife>
- .2 *Red Flags for Suspicious Illegal Wildlife Trade* :
https://www.worldshipping.org/s/Red-flags-Leaflet_Publication-Version.pdf;
<https://www.worldshipping.org/protectingwildlife>

ANNEXE 6

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

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
1. Renforcer l'application	1.2	Recommandations sur le recensement des besoins nouveaux des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, à inclure dans le PICT	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Comité		MEPC 78/17, section 12; MEPC 79/15, section 7; MEPC 80/17, section 12
1. Renforcer l'application	1.7	Identification des priorités thématiques dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, de la protection du milieu marin, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime	Travaux annuels	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Comité		MEPC 78/17, section 12; MEPC 80/17, section 12
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.8	Révision des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) et définition des prochaines étapes qui permettront de renforcer la cybersécurité maritime	2025	MSC	FAL	MSC	Aucune tâche n'a été confiée au Comité		FAL 48/20, paragraphe 17.13
Note :	Le FAL 48 a reporté à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.								

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.26	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	2025	FAL			Travaux en cours		FAL 46/24, paragraphe 14.11 FAL 48/20, section 8
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.7	Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSc sur les copies électronique des titres	2026	FAL					FAL 48/20, paragraphe 2.12
Note :	Le FAL 49 a invité le Comité juridique, le MSC et le MEPC à s'associer aux travaux.								
2. Intégrer les technologies nouvelles et avancées dans le cadre réglementaire	2.11	Mise au point d'une stratégie globale en matière de transition numérique dans le secteur maritime	2027	FAL					FAL 48/20, paragraphe 17.3
Note :	Le FAL 49 a invité le MSC et le MEPC à s'associer aux travaux.								
4. Participer à la gouvernance des océans	4.2	Contribution au PICT en ce qui concerne les enjeux nouveaux relatifs au développement durable et à la réalisation des objectifs de développement durable	Travaux continus	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Aucune tâche n'a été confiée au Comité		MEPC 72/17, section 12; MEPC 73/19, section 13; MEPC 74/18, section 12; MEPC 78/17, section 12; MEPC 80/17, section 12

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.1	Application du principe du guichet unique	Travaux continus	FAL			Travaux achevés		FAL 39/16, paragraphe 13.4.1
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.6	Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à faciliter le trafic maritime international	2024	FAL			Travaux achevés		FAL 44/21, paragraphe 18.2 FAL 48/20, paragraphe 11.4
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.8	Réexamen et révision du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, y compris d'autres solutions de commerce électronique	Travaux continus	FAL			Travaux achevés		FAL 41/17, paragraphe 14.1; FAL 42/17, paragraphe 14.5. L'échéance des travaux a été reportée à 2021. Le FAL a décidé que ce résultat devrait faire l'objet de travaux continus (FAL 43/20, paragraphe 7.11.4).

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.13	Contribution de l'OMI à la question des mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer	2025	MSC/FAL/LEG			Travaux en cours		FAL 41/17, paragraphe 7.15; MSC 98/23, paragraphe 16.14; FAL 43, paragraphe 10.7; MSC 101/24, paragraphe 19.8; MSC 104/18, paragraphe 9.5; MSC 105/20, section 10; FAL 46/24, paragraphe 11.4, MSC 106/19, section 8; résolution MSC.528(106); MSC 107/20, section 9
Notes :	Le MSC 107 a reporté à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.								
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.14	Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux	2024	FAL			Travaux achevés		FAL 44/21/1, paragraphe 18.4; FAL 46/24, paragraphe 15.7 FAL 48/20, paragraphe 9.9

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.16	Introduction de la notion de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)/dossiers passagers (PNR) dans le transport maritime	2024	FAL			Travaux achevés		FAL 45/22, paragraphe 19.3
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.17	Élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires	2024	FAL			Travaux achevés		FAL 46/24, paragraphe 21.3; FAL 48/20, paragraphe 7.8
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.18	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL	2024	FAL			Travaux achevés		FAL 48/20, paragraphes 4.8 et 4.10
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.7	Amendements à la Convention FAL visant à introduire une obligation de déclaration des RPCV et des BRI/du PNR dans le secteur des transports maritimes	2025	FAL					FAL 48/20, paragraphe 17.5

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.9	Élaboration d'amendements aux Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolutions FAL.9(34) et MSC.228(82))	2027	FAL					FAL 48/20, paragraphe 17.7
Note :	Le FAL 49 a invité le MSC à s'associer aux travaux.								
5. Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce international et sa sûreté	5.10	Amendements à la Convention FAL afin de passer en revue les dispositions relatives à un travailleur clé pendant une urgence de santé publique de portée internationale	2026	FAL					FAL 48/20, paragraphe 17.10
6. Traiter la question de l'élément humain	6.5	Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage	2025	FAL					FAL 48/20, paragraphe 19.4

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.1	Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement, à la facilitation, à la responsabilité et à l'indemnisation	Travaux continus	MSC/MEPC/FAL/LEG	III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR		Travail continu		MSC 76/23, paragraphe 20.3; MSC 78/26, paragraphe 22.12; MEPC 78/17, section 4 et paragraphes 5.6 et 5.7; MEPC 79/15, paragraphes 4.8, 4.26, 4.27 et 6.26 à 6.29; MEPC 80/17, paragraphes 4.11 et 5.24
7. Assurer l'efficacité de la réglementation	7.6	Examen et analyse des rapports et des renseignements sur les personnes secourues en mer et les passagers clandestins	Travaux annuels	MSC/FAL			Travaux achevés		
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.1	Approbation de propositions visant à mettre au point, actualiser et renforcer les systèmes d'information et les recommandations connexes (GISIS, sites Web, etc.)	Travaux continus	Conseil	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Travaux achevés		MEPC 78/17, paragraphe 4.45; MEPC 79/15, paragraphes 6.1 à 6.5 et 9.4; MEPC 80/17, paragraphes 6.11 à 6.13

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.9	Révision des documents sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, selon qu'il convient	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		MSC-MEPC.1/ Circ.5/Rev.5, sous réserve de l'approbation concordante du MEPC; MEPC 78/17, section 13; MEPC 79/15, section 11; MEPC 80/17, section 13; FAL.3/Circ.217/ Rev.2, FAL 48/20, paragraphe 16.8
8. Assurer l'efficacité de l'Organisation	8.12	Examen du renforcement et de l'amélioration du multilinguisme et des services linguistiques à l'OMI	Travaux continus	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Aucune tâche n'a été confiée au Comité		
OW. Autres travaux	OW 3	Approbation des propositions de nouveaux résultats pour la période biennale 2024-2025 acceptées par les comités	Travaux annuels	Conseil	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC		Travaux achevés		MEPC 78/17, section 14; MEPC 79/15, section 12; MEPC 80/17, section 14

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)									
Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Numéro de résultat	Description	Échéance des travaux (année)	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe coordonnateur	Bilan de la première année	Bilan de la seconde année	Références
OW. Autres travaux	OW 8	Coopération avec les institutions des Nations Unies dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	Travaux continus	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux achevés		C 120/D, paragraphes 17 a).1-17 a).5; MEPC 78/17, paragraphe 7.6 et section 8; MEPC 79/15, paragraphes 7.3 à 7.5; MEPC 80/17, paragraphes 7.2 à 7.4
OW. Autres travaux	OW 9	Coopération avec d'autres organismes internationaux dans les domaines d'intérêt commun et communication des décisions/recommandations pertinentes	Travaux continus	Assemblée	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TCC	Conseil	Travaux achevés		C 120/D, paragraphes 17 a).1-17 a).5; MEPC 78/17, sections 7 et 8; MEPC 79/15, sections 7 et 8; MEPC 80/17, sections 7 et 8

ANNEXE 7

AGENDA DU COMITÉ AU-DELÀ DE LA PÉRIODE BIENNALE

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS (COMITÉ FAL)								
Numéro	Période biennale (lorsque le résultat avait été inscrit à l'agenda au-delà de la période biennale)	Orientation stratégique de référence, le cas échéant	Description	Organe(s) dont il relève	Organe(s) associé(s) aux travaux	Organe(s) coordonnateur(s)	Délai (sessions)	Références
	2022-2023	2	Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation	MSC	FAL/NCSR			
	2022-2023	7	Élaboration de directives pour l'harmonisation des formats de date utilisés dans les divers certificats et brevets délivrés en vertu des instruments de l'OMI	MSC/FAL	III		2	MSC 107/20, paragraphe 17.41
	2024-2025	5	Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL	FAL			2	FAL 48/20, paragraphe 4.10

ANNEXE 8

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

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

Décisions des autres organes de l'OMI

Examen et adoption des propositions d'amendements à la Convention

Amendements à la Convention FAL visant à introduire une obligation de déclaration des RPCV et des BRI/du PNR dans le secteur des transports maritimes*

Amendements à la Convention FAL visant à passer en revue les dispositions relatives aux travailleurs clés pendant une urgence de santé publique de portée internationale*

Application du principe du guichet unique

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

Mise au point d'une stratégie globale en matière de transition numérique dans le secteur maritime*

Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur l'utilisation des copies électroniques des titres*

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

Élaboration d'amendements aux Directives révisées pour l'élaboration d'un nouveau résultat visant à réviser les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolutions FAL.9(34) et MSC.228(82))*

Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1)*

Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

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

Activités de coopération technique relatives à la facilitation du trafic maritime

Relations avec d'autres organisations

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

* Sous réserve de l'approbation du Conseil.

Programme de travail

Élection à la présidence et à la vice-présidence pour 2026

Divers

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

ANNEX 9

STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS

OPENING

Statement by the delegation of Australia

"The emerging news of the Mozambique ferry disaster is shocking, and it looks like it has cost more than 90 lives. Australia's thoughts are with the families and friends those lost. Our thoughts are also with the families, friends, and colleagues of the victims of the recent collision of the DALI in the United States. We also offer full solidarity and sympathy to Bangladesh on the hijacking of the MV ABDULLAH and its 23 seafarers.

These incidents come on the back of other tragedies including the two Filipino and one Vietnamese seafarer killed by the Houthi attack on the Barbados-flagged bulk carrier TRUE CONFIDENCE. This Organization should not let a day pass without thinking of the seafarers who are being subject to missile and drone attacks.

These attacks purposefully target civilians, and those involved in the attacks know that the only injury and death on board these civilian ships will be of civilian seafarers. As well as targeting civilians, the attacks also erode navigational rights and freedoms, damage international trade, and increase broader maritime security risks such as piracy.

The Houthi attack on the TRUE CONFIDENCE came after the attack and subsequent sinking of the Belize-flagged RUBYMAR, which resulted in the spilling of large amounts of oil and fertilizer into the marine environment.

Australia thanks Bahamas and Japan for raising once again the plight of the GALAXY LEADER and the impact Houthi attacks on shipping more broadly. We applaud them for their leadership and perseverance championing the welfare of the 25 crew kept four months in captivity.

We also thank the Secretary General for the IMO's engagement on leadership on this matter. We are concerned that the Houthis have assistance carrying out their attacks.

Australia draws the attention of member states to Security Council Resolution 2722. Australia remains committed to upholding the rules-based order and the principle of freedom of navigation."

Statement by the delegation of the Bahamas

"Thank you Chair, Secretary-General, Excellencies, Distinguish Delegates present and online, NGO's and IGO's Observers, Interpreters, Greetings.

Chair as we begin the 48th Session of the Facilitation Committee, The Bahamas joins with the Secretary-General, the Delegation of Singapore and other Member States in expressing our sympathy to the Delegation of the United States over the loss of Six workers when the Francis Scott Key Bridge collapsed into the Patapsco River as a result of the unfortunate collision of the Container Ship Dali with the bridge structure.

Our thoughts and prayers are with the families and loved ones of the deceased. In this instance there were no major injuries to those onboard.

Chair, this devastating incident in a sad way once again highlights the importance of International Shipping and Ports to the World's Supply Chain.

The Port of Baltimore is able to handle substantially larger ships than other East Coast Ports and is a major source of employment across the region accounting for some 15,000 direct jobs and nearly 22,000 other jobs either supported by or indirectly related to activities at the port, generating some \$4.7 billion in Economic Value to the State of Maryland.

For International Shipping the blockage of access to the Port of Baltimore comes at a time when exporters and importers are contending with delays at the Panama Canal and route disruptions along the Suez.

Chair it is of the utmost importance that Safe Shipping once again return to the Gulf of Aden, the Bab al-Mandab Strait and the Red Sea as soon as possible, so that the deadly incident involving the M/V True Confidence can be properly mourned and the Ecological Disaster of the M/V Rubymar may be promptly dealt with.

Chair, The Bahamas reiterates the United Nations Security Council Resolution 2722 (2024), which "Demands that the Houthis immediately cease all such attacks, which impede global commerce and undermine navigational rights and freedoms as well as regional peace and security, and further demands that the Houthis immediately release the Bahamas flagged Galaxy Leader and its crew."

The Bahamas also call for the unconditional and safe release of the 23 Crew Members of the Bangladesh Flagged Cargo Vessel M/V Abdullah hijacked by Somali Pirates on March 12.

The crew members are now barred from staying in the cabin. There is a shortage of fresh water. The captives are facing difficulties with water usage, and everyone is required to share one toilet. They are also facing challenges with food further creating a humanitarian emergency.

Chair, Kindly append this statement to the final report of FAL 48, Thank you."

Statement by the delegation of Belgium

Bonjour à vous

Bonjour aux distingués délégués

La Belgique voudrait tout d'abord exprimer son plein soutien au gouvernement du Bangladesh suite à la prise en otage du MV Abdullah par des pirates somaliens et demande la libération des 23 membres de son équipage et du navire sans délai.

La Belgique au nom des Etats Membres de l'Union Européenne condamne fermement les attaques menées par les Houthis contre les navires commerciaux, qui constituent des violations inacceptables du droit international et de la convention de l'OMI et représentent une menace pour la sécurité maritime et la paix dans la région.

Nous demandons la libération immédiate et inconditionnelle du Galaxy Leader et des 25 membres de son équipage.

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles des victimes suite à l'attentat meurtrier perpétré contre le vraquier "**True Confidence**". Nos pensées vont aux blessés et aux marins, pour la plupart d'origine philippine, présents lors de l'attaque et qui n'auraient

jamais dû subir un tel traumatisme dans le cadre de leur travail. Nous exprimons notre entière solidarité avec les autorités de la Barbade et les gouvernements philippin et vietnamien, dont les marins ont perdu la vie...

Nous tenons aussi à exprimer notre solidarité avec le gouvernement du Belize suite au naufrage du 'Rubymar'. Nous sommes soulagés qu'il n'y ait pas eu de perte de vie humaine. Le Rubymar est le premier navire perdu depuis le début des attaques dans la région.

Ces attaques, qui mettent en danger la vie de marins innocents tout en perturbant le commerce mondial, doivent cesser immédiatement.

On se félicite de l'adoption de la résolution 2722 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 janvier, qui condamne fermement les attaques des Houthis en mer Rouge. Le maintien de la liberté de navigation en mer Rouge est essentiel à la libre circulation du commerce mondial et à la sécurité régionale. Comme le rappelle la résolution 2722 du Conseil de sécurité des Nations unies, les États ont le droit de défendre leurs navires contre ces attaques, conformément au droit international.

Nous demandons instamment aux Houthis de stopper cette escalade de violence en mer Rouge et dans l'ensemble de la région. Dans ce contexte, nous rappelons l'obligation de tous les États de respecter l'embargo sur les armes prévu par la résolution 2216 du Conseil de sécurité des Nations unies.

Le 19 février l'opération défensive EUNAVFOR ASPIDES a été lancée, qui a répondu à la nécessité de rétablir la sécurité maritime et la liberté de navigation dans un corridor maritime hautement stratégique. L'opération jouera un rôle clé dans la sauvegarde des intérêts commerciaux et de sécurité, non seulement dans l'intérêt des États Membres de l'Union Européenne et de la communauté internationale au sens large, mais aussi dans la protection des marins et la sauvegarde de la liberté de navigation.

En plus d'attenter à la vie et à la sécurité des marins, ces attaques ont des conséquences non négligeables sur le climat et sur l'environnement marin.

En effet, nous regrettons les émissions atmosphériques supplémentaires générées par les milliers de navires qui sont contraints de changer leur route en empruntant le Cap de Bonne Espérance à cause de la situation actuelle en Mer Rouge.

Nous sommes également très préoccupés par le risque environnemental que les tonnes d'engrais transportées par le navire Rubymar et les fuites potentielles de son fuel représentent pour les écosystèmes marins de la Mer Rouge et, en particulier, pour ses récifs coralliens.

Nous nous joignons également aux mots du secrétaire général et la délégation du Singapour et autres délégations concernant l'accident avec le MV Dali à Baltimore et nos pensées sont avec les victimes. Nos pensées vont également aux victimes de l'accident survenu au large des côtes du Mozambique, et à leurs familles.

Nous vous demandons que cette déclaration soit jointe au rapport de ce comité.

Merci Monsieur le Président."

(English translation of the statement)

"Hello distinguished delegates

Belgium would first like to express its full support to the government of Bangladesh following the taking hostage of the MV Abdullah by Somali pirates and calls for the release of the 23 members of its crew and the vessel without delay.

Belgium, on behalf of the Member States of the European Union, strongly condemns the attacks carried out by the Houthis against commercial ships, which constitute unacceptable violations of international law and the IMO convention and represent a threat to maritime security and peace in the region.

We demand the immediate and unconditional release of the Galaxy Leader and his 25 crew members.

We extend our sincere condolences to the families of the victims following the deadly attack on the bulk carrier "True Confidence". Our thoughts are with the injured and sailors, most of them of Filipino origin, present during the attack and who should never have suffered such trauma in the course of their work. We express our full solidarity with the authorities of Barbados and the Philippine and Vietnamese governments, whose sailors lost their lives...

We would also like to express our solidarity with the government of Belize following the sinking of the 'Rubymar'. We are relieved that there was no loss of life. The Rubymar is the first ship lost since attacks began in the region.

These attacks, which endanger the lives of innocent seafarers while disrupting global trade, must stop immediately.

We welcome the adoption of United Nations Security Council Resolution 2722 of January 10, which strongly condemns the Houthi attacks in the Red Sea. Maintaining freedom of navigation in the Red Sea is essential to the free flow of global trade and regional security. As recalled by United Nations Security Council Resolution 2722, States have the right to defend their ships against these attacks, in accordance with international law.

We urge the Houthis to stop this escalation of violence in the Red Sea and across the region. In this context, we recall the obligation of all States to respect the arms embargo provided for by United Nations Security Council Resolution 2216.

On February 19 the defensive operation EUNAVFOR ASPIDES was launched, which responded to the need to restore maritime security and freedom of navigation in a highly strategic maritime corridor. The operation will play a key role in safeguarding trade and security interests, not only in the interest of European Union Member States and the wider international community, but also in protecting seafarers and safeguarding freedom of navigation.

In addition to endangering the lives and safety of sailors, these attacks have significant consequences on the climate and the marine environment.

Indeed, we regret the additional atmospheric emissions generated by the thousands of ships which are forced to change their route by taking the Cape of Good Hope because of the current situation in the Red Sea.

We are also very concerned about the environmental risk that the tonnes of fertilizer transported by the Rubymar ship and the potential leaks of its fuel represent for the marine ecosystems of the Red Sea and, in particular, for its coral reefs.

We also join the words of the Secretary General and the Singa delegation for and other delegations regarding the accident with the MV Dali in Baltimore and our thoughts are with the

victims. Our thoughts are also with the victims of the accident off the coast of Mozambique, and their families.

We request that this statement be attached to the report of this committee.

Thank you Mr President"

Statement by the delegation of Canada

"Thank you Chair.

Canada reiterates our condemnation of the illegal and unjustifiable attacks by Houthi militants against commercial vessels transiting the Red Sea. These attacks pose a direct threat to the freedom of navigation in one of the world's most critical waterways and are causing major disruptions to regional and global trade, are impeding the movement of critical food, fuel, humanitarian assistance and other essential goods throughout the world, are jeopardizing the lives and safety of seafarers, and are directly destroying the marine environment.

These attacks are unacceptable and are in direct violation of the IMO Conventions and the principles of this organization.

To keep this brief, Canada wishes to align with the intervention of the United States, United Kingdom, and others and call on the Houthis to cease these attacks immediately, and to release all hostages. We also call on Iran, as a member of this organization, to stop providing support to the Houthis, which enables these very attacks.

These destabilizing actions must end.

We ask that our statement be included in the report. Thank you."

Statement by the delegation of Finland

"Thank you Chair.

First of all, Finland would like to express our sympathies to all those who were affected by the recent accidents. Finland fully aligns itself with the statement made by Belgium on behalf of the member states of the European Union.

Finland strongly condemns Houthis attacks on commercial ships, which are unacceptable violations of international law, present a threat to maritime security and endanger the lives of innocent seafarers.

We call for an immediate and unconditional release of the Galaxy Leader and its crew. Finland kindly asks the statement to be reflected in the report of this committee.

Thank you."

Statement by the delegation of France

"La France remercie le Secrétaire Général pour son engagement et s'associe à la déclaration de la Belgique, prononcée au nom des Etats-membres de l'UE.

Elle présente ses condoléances aux Etats-Unis et aux familles des victimes de la catastrophe de l'effondrement du pont à Baltimore, ainsi que du naufrage d'un navire au large des côtes du Mozambique.

Elle renouvelle ses appels à la libération immédiate de tous les marins détenus et rappelle que les Houthis sont les seuls responsables de l'escalade en cours en mer Rouge, en particulier des dangers qu'ils font courir à la sécurité des marins, des conséquences négatives sur la stabilité régionale et le commerce maritime international.

La résolution 2722 du Conseil de sécurité rappelle que l'exercice des droits et libertés de navigation doit être respecté, en accord avec le droit international.

Elle doit être pleinement appliquée et la France y contribue dans le cadre de l'opération ASPIDES de l'UE, au profit de la liberté de navigation de tous, et remercie les Etats qui contribuent aux efforts de sécurité.

Nous demandons que cette déclaration soit jointe au rapport de ce sous-comité.

Je vous remercie."

(English translation of the statement)

"France thanks the Secretary General for his commitment and associates itself with the declaration by Belgium, delivered on behalf of the Member States of the EU.

She offers her condolences to the United States and to the families of the victims of the disaster of the bridge collapse in Baltimore, as well as the sinking of a ship off the coast of Mozambique.

It renews its calls for the immediate release of all detained sailors and recalls that the Houthis are solely responsible for the ongoing escalation in the Red Sea, in particular for the dangers they pose to the safety of sailors, the negative consequences on regional stability and international maritime trade.

Security Council Resolution 2722 recalls that the exercise of navigation rights and freedoms must be respected, in accordance with international law.

It must be fully applied and France contributes to this within the framework of the EU's ASPIDES operation, for the benefit of freedom of navigation for all, and thanks the States which contribute to security efforts.

We request that this statement be attached to the report of this subcommittee.

Thank you."

Statement by the delegation of Germany

"Thank you Mr. Chair.

It is a pleasure to see you chairing this Committee.

Firstly, my delegation echoes the condolences expressed to the Delegations of the United States and Mozambique in connection with the recent incidents.

Regarding the situation in the Red Sea:

Germany strongly condemns the violent and unjustifiable attacks by the Houthis on commercial shipping. Endangering the life of innocent seafarers or holding them hostage is unacceptable.

Their actions are contrary to international law, interfere with the security of global shipping and are serious threat to the fundamental principle of freedom of navigation.

Germany supports the Secretary General in all his efforts and also demands the immediate and unconditional release of seafarers held hostage. We are committed to contribute securing the area at hand in connection with the mission ASPIDES.

Lastly, we would like to align ourself with the statement given by Belgium, Bahamas, Japan and others on this matter.

Mr Chair, please attach my statement to the report.

Thank you Mr. Chair."

Statement by the delegation of Japan

"Japan would like to congratulate you, Mr. Watchara Chiemanukulkit san, for being the new Chair of this Committee. We look forward to working with you, the Chair, to address our common challenges.

Japan expresses our condolences to all those affected by the recent accident of the containership Dali, occurred in Baltimore in the US, resulted in the collapse of the Francis Scott Key Bridge. Japan further expresses our condolences to the families of those who lost their lives due to the latest accident on the passenger ship occurred in Mozambique.

On the matters on hand, Japan thanks the Secretary-General for expressing your strong commitment to ensure the safety of shipping and seafarers, and Japan supports your statement. Any actions impeding the free and safe navigation of vessels, including the seizure of "Galaxy Leader", by the Houthis, are totally unacceptable, and Japan firmly condemns such actions.

Japan support the intervention by the Bahamas. We strongly call for early release of "Galaxy Leader" and its crews. Besides, we share deep concerns on the attack by the Houthis to "Rubymar", which causes serious environmental impacts in addition to the threat to safety of shipping. In addition, regarding the attack on the cargo ship "True Confidence" by the Houthis and the casualties of the crew, Japan expresses our heartfelt condolences to the families of the innocent crews, and pray for the speedy recovery of the injured.

The Houthis has been attacking the Red Sea and other areas around the Arabian Peninsula since November last year. Japan firmly condemns the continued attacks on ships navigating the sea.

Japan recalls that the UN Security Council adopted the resolution 2722 on January 10, which condemns the Houthis' attacks on vessels in the Red Sea and demands that the Houthis immediately cease all such attacks and immediately release the Galaxy Leader and its crew. Last March, as the Presidency of the UN Security Council, Japan issued a press statement condemning in the strongest terms Houthi attacks against commercial vessels in the Red Sea. In this regard, Japan strongly urges all parties to act in a good faith in accordance with the UNSC resolution.

Furthermore, on the recent incident on the hostage of Bangladesh-flagged vessel "MV ABDULLAH", Japan expresses our solidarity to the people and the government of Bangladesh and supports the interventions by the Secretary-General on this matter.

We kindly ask you that our statement be annexed to the report.."

Statement by the delegation of Malta

"Thank you Mr Chair.

Good morning everyone.

Malta strongly condemns the Houthi attacks which are a violation of international law and which are a threat to maritime security and endanger the safety of lives at sea, the freedom of navigation and the maritime environment, apart from hindering the free flow of trade. Malta also calls for the immediate release of the vessel GALAXY LEADER and its crew. Malta fully supports the statement made Belgium on behalf of the European Union and aligns itself with such.

Malta would like to extend its condolences to the families of those who died in the recent maritime incidents.

In conclusion, Malta congratulates you Mr Chair on your appointment and wishes you success in this role.

Thank you, Mr Chair."

Statement by the delegation of Panama

"Muchas gracias Sr. Presidente.

Buenos días a los todos los presentes en este plenario, y buenos días, tardes y noches a los que nos siguen de manera remota.

Quisiera primeramente extender nuestras profundas condolencias a los Estados Unidos y a las familias de los fallecidos como resultado del accidente acaecido en Baltimore del 26 de marzo de 2024 debido a la colisión del buque portacontenedores Dalí con el puente Francis-Scott. De igual manera extendemos nuestras condolencias a los familiares y amigos de los fallecidos en Mozambique por el incidente del buque pasajeros y quedamos al pendiente sobre actualizaciones futuras de dicho accidente.

En cuanto a la situación en el Mar Rojo, La República de Panamá agradece al Secretario general por la actualización brindada y quisiéramos expresar nuestra preocupación por esta situación que afecta el comercio marítimo internacional, a Panamá como estado de abanderamiento le preocupa la frecuencia con la que ocurren estos ataques a buques civiles que afecta el comercio internacional.

Es evidente que la situación en el Mar Rojo y Golfo de Adén está impactando negativamente al comercio marítimo internacional y la cadena de suministro global, pero sin duda alguna los que están siendo directamente afectados son nuestra gente de mar y los buques objeto de los ataques hutíes, a pesar de ser buques de navegación comercial y que no tienen nada que ver con los conflictos armados que están desarrollándose en esa región.

Es inaceptable que personal civil y buques comerciales, dedicados a mantener la cadena de suministro en funcionamiento y el transporte de bienes esenciales para todo el mundo, sean víctimas de ataques injustos que ya han provocado eventos graves para la seguridad de la navegación, protección del medio marino, y la facilitación del comercio marítimo, como el hundimiento del M/V Rubby Mar o las tristes pérdidas de vidas humanas y heridos en el ataque al buque True Confidence, y ofrecemos nuestras profundas condolencias por estas dolorosas pérdidas. Además, reiteramos nuestro apoyo de exhortar a la liberación inmediata y segura del buque de navegación comercial GALAXY LEADER y su tripulación, al igual que los 23 tripulantes del buque Adbullah víctima de piratería, para que estos tripulantes puedan reunirse con sus familias con la mayor brevedad.

Quisiéramos aprovechar este momento para informar que el 23 de marzo, el buque de bandera panameña M/V Huang Pu fue atacado en la zona del Mar Rojo por un impacto de proyectil en la cubierta, afortunadamente no hubo pérdidas de vidas humanas y el buque sufrió daño considerables, que requirió ir a dique seco a reparación y el incendio a bordo como resultado del ataque fue extinguido rápidamente.

Sr. Presidente, la gente de mar realiza su trabajo en buena fe para traer a nuestros hogares y comercios los bienes esenciales que todos, incluyendo nuestras familias, amigos y conocidos necesitan, y por lo tanto nunca deberían ser víctimas colaterales de este tipo de conflictos. En este sentido, quisiéramos reiterar un respetuoso llamado al diálogo y la negociación pacífica a las partes involucradas en estos hechos para que cesen de inmediato estos ataques, en beneficio del restablecimiento de la paz y la seguridad de la navegación en la zona y darles fiel cumplimiento a las normas internacionales relativas a la seguridad y protección de las embarcaciones y la gente de mar en buques comerciales civiles.

Muchas gracias sr. Presidente."

Statement by the delegation of Philippines

"Good morning Mr. Chair,

since this is the first time we take the floor, our delegation would like to express our sympathies to the delegation of the United States for the loss of lives during the Mozambique incident and to the delegation of Mozambique for the unfortunate loss of lives due to the capsizing incident.

We would like to congratulate you for your new role.

With regard to the seized ship, galaxy leader, where majority of the crew are Filipinos, we commend the Secretary General and other relevant organizations for the collective action at the highest level not only for the release of the captive seafarers but also to ensure the safety,

security of shipping and navigation and marine environmental protection in other affected areas and ships.

We also inform you that following Houthi attacks on ships and the tragic death of two Filipino seafarers, our Philippine authorities and manning agencies will further limit the deployment of Filipino seafarers to ships sailing through known global hotspots. Our seafarers have also been given the option to refuse to sail in warlike and high-risk areas, with provision for repatriation and compensation at company cost.

Thank you Chair."

Statement by the delegation of Poland

"We fully support Belgium's statement on behalf of the European Union member states, and other interventions, expressing our deepest sympathy to the United States and Mozambique delegations for the recent incidents, showing solidarity with the Government of Bangladesh and the Philippines, and condemning the actions of the Houthis against commercial ships transiting the Red Sea.

These aggressive actions pose a serious threat to maritime security and international shipping. It is imperative that such unlawful behaviour is promptly and effectively addressed to ensure the safety and security of maritime operations in the critical area.

We request that our statement be reflected in the report."

Statement by the delegation of Singapore

"Chair,

Singapore remains deeply concerned by the continued unlawful attacks on international merchant shipping in the Red Sea.

As our delegation had expressed at previous meetings, it is imperative that the freedom and safety of navigation of international shipping are upheld, sea lines of communication remain open and safe for the free flow of trade, and the safety and well-being of seafarers preserved.

In this regard, we call for the urgent cessation of such attacks.

Thank you."

Statement by the delegation of Slovenia

"Thank you, Mister Chair,

allow me to use this opportunity to congratulate you chair for taking the reigns to steer our committee towards our common goal. We believe we are in good hands and that we will reach a favourable final destination under your able leadership.

To the matter at hand,

Slovenia fully aligns itself to the statement made by the delegation of Belgium. Slovenia echoes the call of those who spoke before us and demand Houthis to immediately stop attacks on merchant, commercial vessels in Red Sea. Slovenia as a member of the Security Council voted in favour of the resolution 2722 and underscored the importance of safeguarding the

freedom of navigation. Slovenia would like to voice our concern over the deteriorating situation in the Red Sea worsening the security and safety of this crucial waterway, whilst also endangering the maritime environment. Such attacks undermine international maritime security and jeopardize critical flows of food, fuel and humanitarian assistance. We would also express our condolences for all the unnecessary lives lost at sea due to these attacks.

Again we urge the Houtis again to refrain from any actions that jeopardize the lives of innocent seafarers and threat to cause harm to the marine environment and safety of navigation.

Slovenia would like this statement to be reflected in the report of the meeting.

Thank you, Mister Chair"

Statement by the delegation of Ukraine

"Mr. Chair,

Ukraine joins other delegations in expressing our condolences to the delegations of the US and Mozambique for the recent tragic accidents.

Ukraine aligns itself with the delegations of the Bahamas, Japan, US, UK, Belgium et al in unequivocally condemning the Houthi attacks on commercial vessels, leading to the losses of innocent seafarers, ships and the contamination of the marine environment.

This jeopardizes international navigation rights and freedoms along the critical trade routes around the Arab peninsula.

Supported by Iranian backers, the terrorist group has stepped up attacks and expand their reach geographically, inspiring the piracy groups.

Ukraine adds its voice to recalling the UNSC resolution 2722, which requested the Houthis to cease the attacks against the merchant vessels. This delegation also supports the demand for the immediate and unconditional release of mv Galaxy Leader and its crew.

We call on the international community to exert pressure on Houthis and, in particular, their Iranian sponsors and, if needed, consider options to limit the latter's participation in the IMO activities, as its deeds do not correspond to the principles of this Organization related to maintaining free, safe and secure commercial shipping.

I thank you, Mr. Chair, and request that this statement is included in the report of the Committee."

Statement by the delegation of United Kingdom

"Thank you, Chair

The Houthi attacks in the Red Sea are illegal, unacceptable and resolutely condemned by the UN Security Council and Resolution 2722.

Despite this the Houthis have continued to carry out their attacks, which have cost innocent seafarers lives, had a detrimental effect on the marine environment, continue to put others at risk and impede the delivery of humanitarian aid. We also call for the Houthis to immediately and unconditionally release the MV Galaxy Leader and its crew.

These actions threaten the stability of the coastal States of the Red Sea and presents significant risks to wider international peace and security.

Protecting the safety of seafarers and the freedom of navigation is foundational to our work at the IMO and to international shipping, there is no lawful justification for intentionally targeting civilian shipping and our seafarers.

These attacks threaten these principles and continue to place innocent lives at risk. The support to the Houthis provided by Iran has enabled these attacks and we call on Iran, a member of the IMO, to immediately cease this support.

The United Kingdom remains determined to hold those responsible accountable and remain strongly committed to the international rules-based order, defending the freedom of navigation and safe passage at sea.

Thank you, Chair"

Statement by the delegation of United States

"Good morning, Mr Chair

The United States thanks the Secretary-General for his continued focus on the dire impact of the Iran-backed Houthis' attacks on seafarers and commercial ships in the Red Sea and Gulf of Aden, and for keeping Member States apprised of the situation.

The United States is deeply saddened by the death of three innocent seafarers and injury of four others that occurred when the Houthis deliberately fired an anti-ship ballistic missile at the civilian commercial motor vessel (M/V) True Confidence on March 6. We offer our condolences to the delegations of the Philippines and Vietnam and to the families and friends of those innocent seafarers who lost their lives while simply doing their job.

We join other Member States in calling for the Houthis to immediately and unconditionally release the M/V Galaxy Leader and its 25 crew members whom the Houthis have held captive since they illegally seized the ship on November 19, 2023.

We recall UN Security Council Resolution 2722, which underscores broad support for the navigational rights and freedoms of vessels in the Red Sea, condemns these Houthis attacks, and demands that they cease.

We note again, as we have in other IMO meetings, that the Houthis' reckless attacks on commercial ships jeopardize the safety and welfare of seafarers whom this organization is charged to protect and threaten the marine environment and navigational safety.

These concerns were made more urgent following the Houthis' February 18 attack on M/V Rubymar. Here again, the Iran-backed Houthis deliberately targeted a civilian commercial ship with an anti-ship ballistic missile. The Rubymar's crew was forced to abandon ship, fortunately without casualties, but the ship slowly took on water and sank. It now poses a significant risk to navigational safety and has damaged the fragile marine environment in this vital waterway.

Iran has made no secret of its support to the Houthis. It is no secret that Iran provides weapons to the Houthis in violation of the UN arms embargo. Iran has provided the Houthis the training needed to use these weapons and carry out attacks like these. Iran also provides the Houthis extensive financial support. We know that without Iran's continued support, the Houthis would

struggle to track and strike commercial vessels like the True Confidence, the Rubymar, and numerous others.

Every member of this organization – and especially those with direct channels to Iran – should urgently press Tehran to cease providing these weapons and support to the Houthis before more innocent seafarers are killed by their reckless and abhorrent actions.

Likewise, every Member State of this organization should adhere to and uphold the arms embargo on the Houthis established under UN Security Council Resolution 2216 — an embargo that Iran has previously been found in non-compliance with by the Panel of Experts on Yemen mandated by Security Council resolution 2342 for its failure to prevent the transfer of Iranian origin ballistic missiles, UAVs and related technologies to Houthi militants.

The United States remains committed to restoring stability in the Red Sea and Gulf of Aden, while protecting seafarers and commercial ships from Houthi attacks and upholding the fundamental principle of freedom of navigation.

•

Thank you, and we request that this statement be included in the final report of the Committee."

AGENDA ITEM 2

Statement by the delegation of Ukraine

"Chair,

Russia's full-scaled armed invasion of Ukraine has created a wide range of fundamental challenges to the rules-based international order in clear violation of international maritime law. The aggressor has systematically continued the practice of neglecting and distortedly interpreting the norms and provisions of IMO instruments in force, including FAL Convention. This factor definitely creates additional ferocious threats to the freedom and safety of navigation worldwide.

While this Committee endeavors to enhance international maritime traffic facilitation, Russia consistently engages in disruptive actions within our Organization's framework. In a complete reversal, Russia openly replaces the principle of 'facilitation' with 'sophistication,' 'complexity,' and 'perverse tactics.'

Examples of such disruptive behavior of this terrorist state have become countless and the treats it created to the regional and international maritime domain are significant.

Chair,

Following the disruption of the Grain initiative by Russia in mid-2023, Ukraine successfully established a special maritime corridor in its sovereign waters in the Black Sea for commercial vessels heading to and from Ukrainian ports. This endeavor has undoubtedly proved its viability and resilience.

Over the 7 months of its 24/7 functioning the corridor has made it possible to export more than 36 million tons of cargo, which exceeds the performance indicators of the failed 'Grain initiative', with vessels left the ports of Greater Odesa to 40 countries in Asia, Africa and Europe.

Through these efforts, Ukraine increased the turnover of goods through its seaports to 75% of the pre-war level. To enable it we have introduced a much more efficient logistics route without the participation of the aggressor state, whereas continuing to be a guarantor of the world's food security. This is our joint victory, as we appreciate your support in supporting this initiative at the 129th Council's and 33rd Assembly's session.

And what about Russia? This terrorist state has launched 1,000 missiles, about 2,800 Shahed drones and almost 7,000 guided bombs since the beginning of 2024 alone. A significant part of these "death gifts" was also directed at Ukrainian port cities in order to impede free navigation. But the attacks are not limited to the critical infrastructure, and mainly deal damage to residential buildings, hospitals, schools and kindergartens, causing loss of life to hundreds of civilians, including elderly, women and children.

On top of that, the enemy applied the tactics of distant mining of sea routes leading to the Danube River and ports of Greater Odesa using guided aviation bombs. Over 100 mines were spread and, as a result, over a dozen of merchant vessels and auxiliary boats were affected. Luckily, Russian mines contain small amount of explosive, and there were no major consequences for vessels, which continued their movement.

Moreover, Russia continues to promulgate navigation warnings about the closures of the marine areas within Ukraine's sovereign waters in the Black Sea and the Sea of Azov for shipping under different pretext with a view to create obstacle for the free merchant shipping.

And last but not the least, Russia still fails to disassemble the illegally built Kerch bridge that from the time of its construction limited the ability of the certain types of merchant vessels to reach Ukrainian ports in the Sea of Azov. Since it attempts to use the bridge as a main transportation artery to support Russian occupation troops in Crimea, it has become a legitimate military target, and it is only a matter of time for this impediment to be completely removed.

Thus, the Russian Federation has purposely disregards the persistent demands made by the 35th extraordinary and the 129th regular sessions of the Council and the 33rd session of the Assembly.

I would like to specifically draw attention to Resolution A.1183 (33) "The impact of the Russian Federation's armed invasion of Ukraine on international shipping," which has reaffirmed the decisions taken by the IMO bodies, including this Facilitation Committee. Our heartfelt appreciation goes out to the resolution's co-sponsors and the nations that cast their votes in favor, contributing to the creation of a significant and dynamic document.

The strong demands embedded in this Resolution should be complied with by the aggressor state unconditionally, namely to cease actions aimed at disrupting free and secure international shipping, including but not limited to harassment of vessels, interference with navigation, generation of naval mines threats and attacks on maritime infrastructure and therefore threatening international supply chains that supported other countries, and to refrain from endangering the safety and welfare of seafarers.

Chair,

In light of the above, the delegation of Ukraine invites the Committee to take following actions, namely to:

.1 condemn in the strongest possible terms the Russian Federation's armed aggression against Ukraine that started in 2014 and took the form of a full-scale invasion on 24 February

2022, which is a violation of the territorial integrity and the sovereignty of a UN Member State, extending to its territorial waters, and inconsistent with the principles and purposes of IMO, as well as the 1965 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic;

.2 express grave concern over the impact of the Russian Federation's armed invasion of Ukraine on the freedom of international navigation in the northern part of the Black Sea, the Sea of Azov, and the Kerch Strait, and on the safety and well-being of seafarers and commercial vessels;

.3 express concern that the aforementioned armed invasion by the Russian Federation and its attacks against commercial vessels compromised the implementation of the FAL Convention in the maritime areas of the Black Sea, the Sea of Azov, and the Kerch Strait;

.4 demand that the Russian Federation immediately cease the use of force against Ukraine, withdraw all of its troops from Ukraine, and abide by its obligations under relevant international treaties and conventions, to ensure navigation rights and freedoms of vessels in the northern part of the Black Sea, the Sea of Azov and the Kerch Strait, in accordance with international law;

.5 commend the efforts of Ukraine in restoring the free navigation for commercial vessels heading to and from Ukrainian ports via the special maritime corridor, established in its sovereign waters in the Black Sea;

.6 request the Secretary-General to provide updates on developments and the implementation of Resolution A.1183 (33);

.7 agreed to keep this matter under review and invited Member States concerned to provide relevant reports to the Committee.

Chair, and let's be consistent in using correct language in compiling the Final Reports both of this Committee and other bodies of the Organization. This would involve replacing the wording 'ongoing military conflict' with a more adequate formulation 'impact of the Russian federation armed invasion of Ukraine', and that would be in accordance with miscellaneous documents adopted under the auspices of the UN system, including IMO.

I thank you, Chair, and kindly ask that this statement is reflected in the Final Report and be attached to its Annex."

Statement by the delegation of Australia

"Australia aligns with the views expressed by the other states that have already taken the floor. We condemn Russia's illegal and immoral invasion of Ukraine. Aside from terrible damage and loss of life, the invasion has been a major cause of global food insecurity. Russia's invasion has directly affected seafarers and shipping. It has damaged maritime infrastructure and training institutions – and has resulted in harm to the marine environment in the Black Sea and Sea of Azov. Member states have continuously spoken of the impact of Russia's invasion on international shipping and the environment. IMO Assembly clearly communicated this through IMO Resolution A. 1183(33). Australia notes Ukraine's success in establishing a special maritime corridor in its sovereign waters in the Black Sea for commercial vessels heading to and from Ukrainian ports. Australia also supports Ukraine's proposed actions as set out in their earlier intervention. Australia continues to support Ukraine's sovereignty and territorial integrity and is working closely with our partners to support Ukraine to end the war on its own terms."

Statement by the delegation of Belgium

"Merci monsieur le Président

Je veux encore prendre l'occasion, au nom du Royaume de la Belgique, de vous souhaiter beaucoup de succès dans votre nouvelle capacité de président de ce comité. Cette délégation est convaincue que ce comité est entre de bonnes mains.

Monsieur le Président, distingués délégués

La Belgique, au nom des États membres de l'Union européenne, condamne avec la plus grande fermeté l'agression armée de la Russie contre l'Ukraine, qui a débuté en 2014 et a pris la forme d'une invasion totale de l'Ukraine le 24 février 2022, et qui constitue une violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté d'un État membre des Nations unies, s'étendant à ses eaux territoriales, et incompatible avec les principes et les buts de l'OMI, tels qu'ils sont énoncés à l'article 1er de la Convention de l'OMI.

Jusqu'à aujourd'hui, tous les organes clés de l'OMI ont condamné les actions illégales de la Russie contre l'Ukraine. En outre, l'Assemblée de l'OMI, lors de sa 33ème session, a également condamné l'agression de la Russie dans sa résolution A33/Res.1183.

La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine continue de menacer la paix et la sécurité en Europe et dans le monde et a de graves conséquences mondiales sous la forme d'une insécurité alimentaire accrue et d'une hausse des prix de l'énergie.

La Russie, ses dirigeants politiques et toutes les personnes impliquées dans les violations du droit international et du droit humanitaire international en Ukraine doivent rendre des comptes. Les États membres de l'Union européenne ne reconnaîtront jamais les territoires temporairement sous contrôle militaire russe comme autre chose qu'une partie de l'Ukraine et continueront à soutenir les efforts de l'Ukraine pour restaurer son intégrité territoriale à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues aussi longtemps que nécessaire.

Nous demandons que cette déclaration soit jointe au rapport de ce comité.

Merci monsieur le Président."

(English translation of the statement)

"Thank you Mr President

I would like to take the opportunity again, on behalf of the Kingdom of Belgium, to wish you much success in your new capacity as president of this committee. This delegation is convinced that this committee is in good hands.

Mr. President, distinguished delegates

Belgium, on behalf of the Member States of the European Union, condemns in the strongest terms Russia's armed aggression against Ukraine, which began in 2014 and took the form of a total invasion of Ukraine on February 24, 2022, and which constitutes a violation of the territorial integrity and sovereignty of a Member State of the United Nations, extending to its territorial waters, and incompatible with the principles and purposes of the IMO, as set out in Article 1 of the IMO Convention.

Until today, all key IMO bodies have condemned Russia's illegal actions against Ukraine. Furthermore, the IMO Assembly, at its 33rd session, also condemned Russia's aggression in its resolution A33/Res.1183.

Russia's war of aggression against Ukraine continues to threaten peace and security in Europe and the world and has serious global consequences in the form of increased food insecurity and rising food prices. energy.

Russia, its political leaders and all those involved in violations of international law and international humanitarian law in Ukraine must be held accountable. The Member States of the European Union will never recognize the territories temporarily under Russian military control as anything other than part of Ukraine and will continue to support Ukraine's efforts to restore its territorial integrity within its borders. internationally recognized borders for as long as necessary.

We request that this statement be attached to the report of this committee.

Thank you Mr. President."

Statement by the delegation of Canada

"Thank you Chair.

Canada reiterates its solidarity with Ukraine and continues to strongly condemn Russia's war of aggression against Ukraine. The war has crippled marine infrastructure, taken the lives of seafarers, caused significant damage to the marine environment and violated the fundamental principle of freedom of navigation for merchant vessels transiting in this region. These attacks constitute a clear violation of the UN Charter and the conventions and principles of this organization.

Canada wishes to align with the statements by the United States, Belgium and others, and supports the actions requested by Ukraine. We also call for the complete and immediate withdrawal of all Russian forces from Ukraine's sovereign territory.

We ask that our statement be included in the report. Thank you."

Statement by the delegation of France

"Merci Monsieur le Président

chers collègues,

La France s'associe à la 17ember17rial prononcée par la Belgique, au nom des États 17ember17 de l'Union européenne, ainsi qu'aux interventions précédentes, et soutient celle du distingué 17ember17rial17 de l'Ukraine.

Nous condamnons à nouveau avec la plus grande fermeté l'agression armée de la Russie contre l'Ukraine, qui constitue une violation de la souveraineté et de l'intégrité 17ember17rial, y compris de son espace maritime, d'un État 17ember des Nations unies, contraire à tous les principes du droit international et de l'OMI.

Nous rappelons à cet égard notamment la Résolution A.1183 adoptée par notre Assemblée.

Nous dénonçons l'impact de ces attaques incessantes sur la liberté de navigation dans cette région et sur la sécurité des marins et des navires marchands, qui compromettent notamment la mise en œuvre de la Convention FAL que nous examinons cette semaine.

Je vous remercie monsieur le Président et souhaite que cette déclaration soit jointe au rapport de ce comité."

(English translation of the statement)

"Thank you Mr President

Dear colleagues,

France associates itself with the statement made by Belgium, on behalf of the Member States of the European Union, as well as with previous interventions, and supports that of the distinguished representative of Ukraine.

We once again condemn in the strongest terms Russia's armed aggression against Ukraine, which constitutes a violation of the sovereignty and territorial integrity, including its maritime space, of a United Nations member state. , contrary to all principles of international law and the IMO.

In this regard, we recall in particular Resolution A.1183 adopted by our Assembly.

We denounce the impact of these incessant attacks on freedom of navigation in this region and on the safety of sailors and merchant ships, which notably compromise the implementation of the FAL Convention which we are examining this week.

I thank you, Mr. Chairman, and hope that this statement will be attached to the report of this committee."

Statement by the delegation of Germany

"Thank you, Mr. Chair,

Germany condemns in the strongest possible terms Russia's armed aggression against Ukraine and their unlawful invasion of Ukrainian sovereign territory; including their territorial waters.

Our support and solidarity for Ukraine, its people, their territorial integrity and independence remains unwaivered.

We demand that the Russian Federation withdraws its troops and military equipment from Ukraine's internationally recognized borders immediately and unconditionally.

Germany aligns itself with the statement given by Belgium.

We further support the intervention by Ukraine and ask the committee to take action accordingly.

Lastly Mr. Chair, I kindly request that this statement will be included in the committee's final report.

Thank you, Mr. Chair."

Statement by the delegation of Ireland

"Thank you, Mr. Chair

Ireland fully supports the statement made by the delegation of Belgium on behalf of the EU, as supported by other delegations.

Ireland wishes to offer our sincere condolences to Ukraine on the losses they continue to suffer.

The immediate withdrawal of the Russian military from Ukrainian territory is required. We are unwavering in our solidarity with the people of Ukraine and our support for Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

We would request that our statement is included in the report of the Committee."

Statement by the delegation of Italy

"Italy aligns itself with the statement just made by the distinguished delegation of Belgium, on behalf of the EU Member States.

After more than two years since the Russian Federation armed invasion of Ukraine, the Italian delegation, once again, condemns, in the strongest possible terms, the Russian Federation's unprovoked and unjustified military invasion of Ukraine, a sovereign state of Europe, whose people are unjustly paying for the atrocities of a deliberate military attack.

In addition to this, we would like to remind that all key IMO bodies and the IMO Assembly, at its 33rd session, have already condemned Russia's aggression.

Therefore, Mr. Chair, Italy, as well, demand that the Russian Federation immediately cease its military actions and fully respect the territorial integrity, sovereignty and independence of Ukraine within its internationally recognised borders.

We ask this statement to be attached to the final report of this committee."

Statement by the delegation of Japan

"Japan aligns Ukraine, and others, and would like to reiterate our firm position on this matter.

Russia's aggression against Ukraine is an attempt of unilateral change of the status quo by force and an infringement of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, which constitutes a clear violation of international law, and is a grave breach of the United Nations Charter. We further recall that this Organization adopted the Assembly Resolution A.1183(33), on 4 December 2023.

All actions that shake the very foundation of international order are absolutely unacceptable, and Japan condemns Russia's actions in the strongest terms.

Japan urges Russia to cease its ongoing aggression and to withdraw its troops and military equipment immediately, completely and unconditionally from the entire internationally recognized territory of Ukraine.

We request that the statement being attached to the report."

Statement by the delegation of Spain

"España apoya en su totalidad la intervención de la delegación de Bélgica en nombre de la Unión Europea, en la que se condena la agresión militar no provocada e injustificada de la Federación de Rusia contra Ucrania.

Nos gustaría aprovechar esta oportunidad para volver a expresar nuestro compromiso y solidaridad con el pueblo ucraniano ante la agresión de la que está siendo objeto por parte de la Federación de Rusia.

España comparte las mismas preocupaciones manifestadas por la delegación de Ucrania en relación con las consecuencias que para la facilitación del tráfico marítimo suponen las acciones militares llevadas a cabo por la Federación Rusa en el Mar Negro y el Mar de Azov.

En ese sentido, destacamos la importancia de la implementación de la Resolución de la Asamblea de la OMI A. 1183(33) y de la cooperación internacional para apoyar a Ucrania en la implementación de los instrumentos de la OMI.

Por ello, España apoya que el FAL 48 tome las acciones que han sido propuestas por la delegación de Ucrania.

Solicitamos por último que esta declaración sea incluida en el informe final del Comité."

Statement by the delegation of United Kingdom

"Thank you, Chair

The United Kingdom continues to support the Ukrainian government in its defence against Russia's unprovoked, premeditated, and barbaric attack. We stand united with our international partners against the actions of the Russian government which are an egregious violation of international law and the UN Charter.

Freedom of navigation for commercial shipping in the Black Sea must be upheld. Russia's attempts to stifle the economy of Ukraine by disrupting the Black Sea Grain Initiative are cynical and cowardly. With world now further away from its goals to eliminate world hunger and malnutrition, Ukraine's exports through the Black Sea ports are crucial to global food security.

As the war enters third year, we stand united to ensure Ukraine emerges from the war as a strong, sovereign, and free country.

The United Kingdom will continue to denounce and condemn the illegal war of aggression waged by Russia against Ukraine in flagrant violation of international law and to call for the complete, immediate and unconditional withdrawal of Russian armed forces from all Ukrainian territory.

Thank you, Chair."

Statement by the delegation of United States

"The United States supports the proposal of the delegation of Ukraine. We condemn in the strongest possible terms the Russian Federation's unprovoked and illegal war against Ukraine. The Russian Federation's war on Ukraine is a flagrant violation of the sovereignty and territorial integrity of Ukraine as well as the United Nations Charter. It is inconsistent with the purposes of the IMO as set out in Article 1 of the IMO Convention. We recall Assembly Resolution

A.1183(33) concerning the impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping which endorsed similar decisions previously taken by this committee. The United States deplores this war. We deplore the Russian Federation's attacks that strike commercial vessels and ports that disrupt global market access by sea and threaten the safety and welfare of seafarers, the marine environment, and global food security.

We continue to demand that the Russian Federation cease its unlawful invasion and withdraw all its forces from Ukrainian territory, including its territorial waters. We also demand that Russia cease its threats to the safety and welfare of seafarers, the security of international shipping, and the marine environment.

We request that this statement be included in the final report of the Committee.

Thank you, Chair."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"Уважаемый г-н Председатель,

Мы в очередной раз потратили наше драгоценное время, оторванное от работы Комитета, ради того, чтобы вновь оказаться вне мандата Организации и стать свидетелями откровенной лжи и манипуляции фактами, попытками показать белое черным.

На все эти выпады мы реагировали, и неоднократно. В очередной раз заявляем, что Российская делегация решительно отвергает все безосновательные обвинения, сделанные в адрес России делегацией Украины и другими, в особенности, что касается намеренного разрушения российской стороной гражданских объектов и атак на гражданские суда.

В свете же постоянных обвинений в терроризме от одной делегации, хотели бы напомнить коллегам о страшной трагедии, которую Россия пережила и переживает до сих пор. Речь идет о кровавом теракте в «Крокус Сити Холле» в Москве вечером 22 марта, в котором пострадали более 550 человек.

Из всех уголков мира мы получили и получаем слова поддержки в связи с трагедией, соболезнования жертвам, их родным и близким, и заявления о безоговорочном осуждении теракта. Важно то, что весь мир сопереживает с нами, сочувствует и отрицает любое проявление терроризма.

Совбез ООН осудил этот теракт и почтил погибших минутой молчания. Члены ООН призвали все государства активно сотрудничать с Россией для привлечения к ответственности всех причастных к этой страшной трагедии. Генеральный секретарь ООН А.Гутерреш также самым решительным образом осудил нападение.

Ведущееся сейчас скрупулезное расследование событий произошедшего все отчетливее и прямолинейнее указывает не только на то, что заказчики, но и кураторы и пособники этого теракта находятся на Украине. От высших руководителей этого государства мы слышим открытые признания в совершении других терактов, в том числе на российской территории (это все есть в открытом доступе). Весь мир наблюдает как киевский режим стремится уничтожить как можно больше мирного населения, сбрасывая бомбы на российские мирные города, школы, торговые центры и жилые дома и при этом открыто заявляет, что гражданские объекты (в том числе и например Крымский мост) являются законными целями для бомбежек.

Уважаемые коллеги, если мы здесь на сессии нашего Комитета что-то и хотим сегодня осудить, то мы должны прямо и честно, следуя принятой в ООН линии, осудить любые действия и проявления терроризма в любом уголке мира (в том числе и террористические акты, как совершенные в Крокус Сити Холле, так и направленные против Керченского моста), а также осудить всех тех, кто участвует в их исполнении, организации и финансировании. Просим в явном виде отразить это решение в отчете нашего Комитета.

Помимо отражения в тексте отчета нашего выступления, просим также приложить весь текст выступления к финальному отчету (мы передадим текст в Секретариат).

(English translation of the statement)

"We have now once again wasted our precious time, taken away from the work of the Committee, in order to again find ourselves outside the mandate of the Organization and witness outright lies and manipulation of facts, attempts to show white as black.

We have already repeatedly reacted to all these statements. Our delegation once again, strongly rejects all baseless accusations made against Russia by the delegation of Ukraine and others, especially with regard to the deliberate destruction of civilian objects and attacks on civilian ships.

In light of the constant accusations of terrorism from one delegation, we would like to remind our colleagues of the terrible tragedy that Russia has experienced and is still living through. We are talking about the bloody terrorist attack at the Crocus City Hall in Moscow on the evening of March 22, in which more than 550 people were killed or injured.

From all parts of the world we have received and are still receiving words of support in connection with this tragedy, condolences to the victims, their families and friends, and statements of unconditional condemnation of the terrorist attack. The important thing is that the whole world empathizes with us, sympathizes and denies any manifestation of terrorism.

The UN Security Council condemned this terrorist attack and honored the victims with a minute of silence. UN members called on all states to actively cooperate with Russia to bring to justice all those involved in this terrible tragedy. UN Secretary-General A. Guterres also condemned the attack in the strongest possible terms.

The scrupulous investigation which is now underway into the events of what happened indicates more and more clearly and straightforwardly that not only the sponsors, but also the curators and accomplices of this terrorist attack are in Ukraine. From the leaders of this state (Ukraine) we hear open admissions of committing other terrorist attacks, including on the Russian territory (all this is in the public domain). The whole world is watching as the Kiev regime seeks to destroy as many civilians as possible by dropping bombs on Russian peaceful cities, schools, shopping centers and residential buildings, and at the same time openly declares that civilian objects (including, for example, the Kerch Bridge) are legitimate targets for shelling.

Dear colleagues, if we want to condemn something here today at the session of our Committee, then we must directly and honestly, in line with the United Nations, condemn any actions and manifestations of terrorism in any part of the world (including terrorist acts such as those committed in the Crocus City Hall, and those directed against the Kerch Bridge), as well as condemn all those involved in perpetrating, organising and financing acts of terrorism. We ask this to be clearly reflected in the report of our Committee as the decision of this body. We also ask to append the text of this statement to the report of the Committee."

Statement by the delegation of Ukraine

"Mr. Chair,

Ukraine condemns international terrorism in all its manifestations.

The statements by the Russian delegation about the "Ukrainian trace" in the terrorist attack in Crocus city hall are unfounded and deliberately false.

By accusing Ukraine of terrorism, the Russian delegation is trying to hide its own terrorist nature and distract the world from the mass atrocities against the civilian population in Ukraine.

The Putin regime is in conflict with some terrorists and at the same time supports others, like the Taliban.

The organization Islamic State-Khorasan claimed responsibility for the terrorist attack in Moscow on March 22.

I thank you, Mr. Chair, and request this this statement is reflected in the Committee's report."

AGENDA ITEM 7

Statement by the delegation of China

"谢谢主席。在FAL 48/7/2号文件中，我代表团赞赏并支持摩洛哥作为协调人提交的通信组报告FAL 48/7。本文件认为PCS作为海事"单一窗口"的补充，对提高贸易便利化程度、优化营商环境有积极作用，我们也完全支持通信组制定的PCS指南。

在此基础上，FAL 48/7/2号文件建议本委员会及未来会议在有关PCS话题的讨论中，一方面注意到有关码头自动化、智能化的创新发展趋势，重视标准化、自动化和健全的港口服务所带来的潜在利好；另一方面，建议本组织积极与包括ISO在内的相关国际组织开展合作，致力于在不同国际组织之间寻求协调一致的方法，以便应对网络和数据等方面存在的潜在风险。

谢谢主席允许我们做出以上介绍和澄清

(English translation of the statement)

"Thank you, Chairman. In document FAL 48/7/2, our delegation appreciates and supports Morocco's submission of the Communication Group Report FAL 48/7 as the coordinator. This document considers that PCS, as a supplement to the " Maritime Single Window", has a positive effect on improving trade facilitation and optimizing the business environment. We also fully support the PCS Guidelines developed by the Communication Group.

On this basis, document FAL 48/7/2 suggests that in the discussion of PCS made by the Organization and its future meetings, on the one hand, the innovative development of ports and terminals automation, intelligence and standardization should be noted, as well as the potential benefits brought by standardization, automation, and sound port services; On the other hand, the Organization is encouraged to actively collaborate with relevant international organizations, including ISO, in a holistic manner to address potential risks in network and data aspects.

Thank you, Chairman, for allowing us to make the above introduction and clarification."