

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

FAL 48/20
25 avril 2024
Original: ANGLAIS

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

Table des matières

1	INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	4
2	DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI	7
3	EXAMEN ET ADOPTION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION	14
4	EXAMEN ET MISE À JOUR DU MANUEL EXPLICATIF DE LA CONVENTION FAL	14
5	APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE	15
6	RÉEXAMEN ET RÉVISION DU RÉPERTOIRE DE L'OMI SUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE, Y COMPRIS D'AUTRES SOLUTIONS DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE	21
7	ÉLABORATION DE DIRECTIVES SUR LES SYSTÈMES COMMUNAUTAIRES PORTUAIRES	26
8	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	27
9	ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX	34
10	INTRODUCTION DE LA NOTION DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LES PASSAGERS (RPCV)/DOSSIERS PASSAGERS (PNR) DANS LE TRANSPORT MARITIME	36
11	ANALYSE DES MOYENS POSSIBLES DE VÉRIFIER LA CONFORMITÉ AVEC LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	38
12	MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER	39
13	EXAMEN ET ANALYSE DES RAPPORTS ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER ET LES PASSAGERS CLANDESTINS	40
14	ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES À LA FACILITATION DU TRAFIC MARITIME	41
15	RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	42

16	APPLICATION DES PROCÉDURES DU COMITÉ RELATIVES À L'ORGANISATION DE SES TRAVAUX ET À SES MÉTHODES DE TRAVAIL	43
18	ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2025	50
19	DIVERS	50
20	EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-HUITIÈME SESSION	52

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 DESCRIPTION DU SERVICE MARITIME 8
- ANNEXE 2 LISTE DES ENSEMBLES DE DONNEES PRIORITAIRES DE L'EGDH
- ANNEXE 3 MANDAT DE L'EGDH
- ANNEXE 4 FEUILLE DE ROUTE VISANT A TRAITER LES QUESTIONS RELATIVES AUX NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES QUI SONT LIEES À LA CONVENTION FAL
- ANNEXE 5 RÉOLUTION FAL.17(48) - DIRECTIVES REVISEES POUR LA PREVENTION ET L'ELIMINATION DE L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPECES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX
- ANNEXE 6 COMPTE RENDU DE L'ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITE DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS PAR RAPPORT AUX RESULTATS POUR LA PERIODE BIENNALE
- ANNEXE 7 AGENDA DU COMITE DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS AU-DELÀ DE LA PERIODE BIENNALE
- ANNEXE 8 LISTE DES QUESTIONS DE FOND À INSCRIRE À L'ORDRE DU JOUR DE LA QUARANTE-NEUVIEME SESSION DU COMITÉ
- ANNEXE 9 DÉCLARATIONS DES DÉLÉGATIONS ET DES DÉLÉGATIONS OBSERVATRICES

1 INTRODUCTION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.1 Le Comité de la simplification des formalités a tenu sa quarante-huitième session du 8 au 12 avril 2024, sous la présidence de M. Watchara Chiemanukulkit (Thaïlande). Le Vice-président du Comité, M. Mohamed AlKaabi (Émirats arabes unis), était également présent.

1.2 Ont assisté à la session des délégations des États Membres et des Membres associés, des délégations des institutions spécialisées des Nations Unies, des délégations observatrices des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération et des délégations observatrices des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif dont la liste figure dans le document FAL 48/INF.1.

Allocution d'ouverture du Secrétaire général

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

Remarques du Président

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

Condoléances

1.5 Le Comité a pris note, avec une grande tristesse, de la disparition de six travailleurs qui avait été causée par la collision du **Dali**, immatriculé à Singapour, avec le pont Francis Scott Key, à Baltimore, dans le Maryland (États-Unis), le 26 mars 2024, laquelle avait entraîné l'effondrement de ce pont, et il a pris note des sincères condoléances exprimées par le Secrétaire général. Le Comité a pris note également, avec une grande tristesse, de la disparition de plus de 90 personnes, qui avaient péri dans le naufrage, au large des côtes mozambicaines, d'une embarcation de pêche surchargée qui n'était pas autorisée à transporter des passagers.

Utilisation des moyens permettant d'organiser des réunions hybrides

1.6 Le Comité a noté que les séances plénières se dérouleraient en mode hybride, c'est-à-dire qu'il serait possible d'y prendre part à distance, compte tenu de la décision du C 129 de prolonger la période d'essai des moyens permettant d'organiser des réunions hybrides (C 129/D, paragraphes 18.3 et 18.4).

1.7 À cet égard, le Comité a rappelé que le C 129 avait décidé :

- .1 de prolonger la période d'essai afin que les améliorations actuellement prévues par le Secrétariat puissent faire l'objet d'une évaluation;
- .2 qu'une décision définitive à cet égard serait prise au C 132, qui devait se tenir à la mi-2024; et
- .3 qu'il ne faudrait pas envisager d'apporter des améliorations supplémentaires à ces moyens tant que les améliorations actuellement prévues n'auraient pas été mises en œuvre et évaluées au C 132.

Adoption de l'ordre du jour

1.8 Le Comité a adopté l'ordre du jour (FAL 48/1) et a décidé de tenir compte, d'une manière générale, lors de ses travaux, de l'ordre du jour annoté qui figurait dans le document FAL 48/1/1 et du calendrier provisoire (FAL 48/1/1, annexe, telle que révisée).

Pouvoirs

1.9 Le Comité a noté que les pouvoirs des 93 délégations qui assistaient à la session étaient en bonne et due forme.

Attaques perpétrées contre des navires marchands en mer Rouge et dans le golfe d'Aden

1.10 Un grand nombre de délégations ont fait part de leurs préoccupations concernant la sécurité et le bien-être des gens de mer, la liberté de navigation, les menaces pesant sur le milieu marin et la stabilité de la chaîne d'approvisionnement mondiale à la suite des attaques menées par les rebelles houthistes contre des navires de commerce en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, en particulier les attaques menées contre les navires suivants :

- .1 le navire pour marchandises diverses **Rubymar**, battant pavillon bélizien, qui avait subi de graves dommages à la suite d'une attaque par missiles menée par les rebelles houthistes, le 18 février 2024, alors qu'il passait par le détroit de Bab al-Mandab, et avait presque sombré entièrement, et qui posait un risque de collision sous la surface pour les autres navires qui transitaient ou étaient exploités dans cette zone, sachant que la proue du navire dépassait encore de la surface de la mer, tandis que sa poupe reposait sur le fond de la mer;
- .2 le vraquier sec **True Confidence**, immatriculé à la Barbade, qui avait été touché, le 6 mars 2024, par une frappe de missiles menée par les rebelles houthistes, qui avait entraîné la mort de trois membres d'équipage (deux Philippins et un Vietnamien), et avait également fait plusieurs autres blessés parmi les membres de l'équipage, dont certains étaient dans un état grave; et
- .3 le transporteur d'automobiles **Galaxy Leader**, immatriculé aux Bahamas, dont les 25 membres d'équipage (17 des Philippines et d'autres membres d'équipage originaires de Bulgarie (notamment le capitaine et le second), d'Ukraine, du Mexique et de Roumanie) étaient retenus en otage depuis le détournement du navire par des rebelles houthistes le 19 novembre 2023.

1.11 Les délégations qui ont pris la parole ont présenté leurs condoléances aux familles des gens de mer disparus, ont manifesté leur soutien aux personnes blessées et touchées par cet incident et ont fait part de leur solidarité avec les délégations directement touchées, en particulier les délégations philippine et vietnamienne. Ces délégations ont fermement condamné les actes révoltants perpétrés à l'encontre de navires de commerce, lesquels menaçaient la vie et les moyens de subsistance des gens de mer, la sûreté maritime et le milieu marin, et ont appelé à la cessation immédiate de ces actes.

1.12 De nombreuses délégations ont mis en avant l'adoption par le Conseil de sécurité de l'ONU de la résolution 2722(2024), dans laquelle ce dernier soulignait l'importance de l'exercice des droits et libertés de navigation des navires de tous les États en mer Rouge conformément au droit international, condamnait les attaques perpétrées contre des navires de commerce et exigeait qu'elles cessent et demandait la libération immédiate du **Galaxy Leader** et de ses membres d'équipage, et de la résolution 2216(2024), qui portait sur l'embargo sur les armes imposé aux houthistes.

1.13 Eu égard aux conséquences négatives pour l'environnement, de nombreuses délégations ont également noté qu'en raison des conditions de sécurité dans la mer Rouge, de nombreux navires étaient contraints d'emprunter des itinéraires beaucoup plus longs afin de garantir la sécurité des gens de mer et de maintenir la distribution mondiale des biens essentiels et, par conséquent, leur consommation de combustible et les émissions de substances nocives augmentaient.

1.14 En sus des attaques menées depuis le territoire yéménite, plusieurs délégations ont condamné le détournement du navire **Abdullah**, qui battait pavillon bangladais, par des pirates somaliens, le 11 mars 2024, à environ 500 milles marins des côtes somaliennes, alors que ce navire faisait route entre le Mozambique et les Émirats arabes unis, les 23 membres de l'équipage ayant été pris en otage, et ont exprimé leur vive inquiétude pour l'équipage et demandé sa libération immédiate et inconditionnelle.

1.15 Après avoir condamné les attaques menées contre les navires de commerce, lesquelles constituaient des violations inacceptables du droit international et de la Convention portant création de l'OMI, de nombreuses délégations ont salué les mesures prises pour protéger la liberté de navigation et la sécurité des gens de mer en augmentant le nombre de patrouilles navales et en apportant d'autres formes d'assistance aux navires marchands. À cet égard, plusieurs délégations ont mentionné l'opération défensive EUNAVFOR ASPIDES, qui visait à restaurer la sûreté maritime dans la région.

1.16 La délégation philippine a fait savoir que, comme par suite des attaques des houthistes contre des navires et au décès tragique de deux marins philippins, les autorités et les agences de recrutement philippines allaient limiter davantage l'affectation de gens de mer philippins à bord de navires traversant des zones de tensions connues à l'échelle mondiale. Les gens de mer philippins avaient la possibilité de refuser de naviguer dans des zones de guerre ou à haut risque, et d'être rapatriés et indemnisés aux frais de la compagnie.

1.17 Le Comité a salué les initiatives prises par le Secrétaire général en ce qui concernait les menaces qui pesaient actuellement sur les navires de commerce en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, en particulier les échanges qu'il entretenait avec toutes les parties concernées et l'accent qu'il mettait sur le bien-être des gens de mer, et il l'a invité à poursuivre ses efforts à cet égard.

1.18 Des déclarations à cet égard ont été faites par les délégations de l'Allemagne, de l'Australie, des Bahamas, de la Belgique (au nom des États membres de l'Union européenne), du Canada, des États-Unis, de la Finlande, de la France, du Japon, de Malte, du Panama, des Philippines, de la Pologne, du Royaume-Uni, de Singapour, de la Slovénie et de l'Ukraine, dont le texte intégral est reproduit à l'annexe 9. Des déclarations ont également été faites par les délégations du Bangladesh, du Danemark, de l'Égypte, de l'Espagne, du Ghana, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Italie, du Kenya, de la Lettonie, du Portugal, de la République de Corée, de la République islamique d'Iran, de la Roumanie, du Royaume des Pays-Bas et de la Suède et par la délégation observatrice de la CE.

2 DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

2.1 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans les documents FAL 48/2 et FAL 48/2/1 (Secrétariat) au sujet des résultats des travaux de l'A 33, du C 129, du C 130, du MEPC 80, du MSC 107, du LEG 110, du TC 73, du NCSR 10 et de l'III 9 qui portaient sur des questions intéressant ses travaux, et a décidé d'examiner les différentes questions au sujet desquelles il devait prendre des mesures au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

Service maritime 8 – Comptes rendus navire-côtière

2.2 Le Comité a rappelé que le FAL 46 et le FAL 47 avaient examiné les descriptions des services maritimes du point de vue de la simplification des formalités, et que le FAL 47 avait invité le Comité de la sécurité maritime à approuver un texte révisé de la circulaire MSC.1/Circ.1610 sur les descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation.

2.3 Le Comité a noté que, après avoir approuvé le projet de circulaire MSC.1/Circ.1610/Rev.1 sur les descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation, le NCSR 10 avait invité le Comité FAL à examiner et à approuver les modifications proposées à la description du service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière) et invité en outre le Comité de la sécurité maritime à approuver le projet de texte révisé de la circulaire MSC.1/Circ.1610, en tenant compte des résultats des délibérations du Comité FAL.

Constitution du Groupe de travail sur le commerce électronique

2.4 Après avoir examiné la question susmentionnée, le Comité a constitué le Groupe de travail sur le commerce électronique et l'a chargé de passer en revue les modifications qu'il était proposé d'apporter à la description du service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière) dans l'annexe 3 du document NCSR 10/22/Add.1.

Examen du rapport du Groupe de travail

2.5 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.7), le Comité a approuvé la description du Service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière), telle qu'elle figure à l'annexe 1, et a invité le MSC 108 à approuver une version révisée de la circulaire MSC.1/Circ.1610 sur les Descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation.

Directives pour l'utilisation des copies électroniques des titres

2.6 Le Comité a rappelé que le FAL 40 avait approuvé le texte révisé des Directives pour l'utilisation des certificats électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.2) et que, après avoir noté que le HTW 9 avait soumis au MSC 107 le projet de directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer aux fins d'approbation, et pour donner suite à l'invitation du MSC 106 visant à examiner les divergences éventuelles entre le projet de directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer et les Directives pour l'utilisation des copies électroniques des titres, le FAL 47 était convenu de ce qui suit :

- .1 en général, il n'y avait aucune divergence entre les sections communes; par ailleurs, des formulations différentes étaient parfois utilisées;

- .2 la terminologie utilisée dans le projet de directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer était plus actuelle, étant donné que les directives du Comité FAL avaient été élaborées antérieurement;
- .3 le projet de directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer comportait des sections supplémentaires sur les garanties en matière de sûreté, le formulaire de données, l'emplacement physique et la vie privée, compte tenu de la nature des brevets et certificats des gens de mer et des prescriptions de la Convention STCW; et
- .4 l'obligation faite aux propriétaires, aux exploitants et aux équipages des navires de contrôler tous les certificats électroniques au moyen du système de gestion de la sécurité (Code ISM) n'avait pas été incluse dans le projet de directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer, alors que la compagnie était également responsable de doter correctement en effectifs ses navires.

2.7 Le Comité a rappelé également que le FAL 47 était convenu que l'Organisation aurait intérêt à ne disposer que d'une série de directives unique pour l'ensemble des certificats, laquelle serait plus facile à gérer et à mettre à jour. Il était convenu également de proposer au MSC d'élaborer une circulaire conjointe MSC-FAL sur les Directives pour l'utilisation des copies électroniques des titres, et il a prié le Secrétariat d'élaborer le projet de texte d'une circulaire conjointe pertinente, afin qu'il soit examiné par le Comité FAL à sa quarante-huitième session et par le Comité de la sécurité maritime à une prochaine session, sous réserve d'une décision concordante du MSC.

2.8 Le Comité a noté que le MSC 107 avait approuvé les Directives sur l'utilisation de copies électroniques des brevets et certificats des gens de mer (MSC.1/Circ.1665), et :

- .1 décidé que les éventuelles directives qui seraient élaborées devraient aborder de manière exhaustive la question des copies électroniques des brevets, certificats et documents des gens de mer; et
- .2 invité le MEPC et le Comité juridique à déterminer quels étaient les brevets, certificats et documents visés dans les instruments relevant de leurs compétences respectives qui pourraient faire l'objet de futures directives conjointes et à donner un avis au MSC et au Comité FAL en conséquence.

2.9 Le Comité a noté que le MEPC 81 avait décidé ce qui suit :

- .1 les directives qui seraient élaborées devraient être diffusées sous couvert d'une circulaire conjointe FAL-LEG-MEPC-MSC; et
- .2 la circulaire conjointe devrait à ce stade porter sur les certificats uniquement, à savoir les certificats figurant dans la Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022 (FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MS.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4) et, à cet égard, le Comité a reconnu qu'il faudrait mener des travaux supplémentaires s'il était envisagé, à un stade ultérieur, d'inclure, dans le champ d'application des directives conjointes, des documents tels que les registres électroniques et les notes de livraison de soutes électroniques.

2.10 Après avoir noté que le Secrétariat, se fondant sur la décision prise par le MSC 107, avait reporté la présentation du projet de texte de la circulaire conjointe au FAL 49 afin de prendre en compte les décisions du MEPC 81 et du LEG 111 à cet égard, le Comité a décidé de reporter l'examen de la question au FAL 49.

Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique

2.11 Le Comité a ensuite prié le Groupe de travail sur le commerce électronique de préparer une justification à l'appui de l'inscription d'un nouveau résultat visant à élaborer des directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres.

Examen du rapport du Groupe de travail

2.12 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.7), le Comité a approuvé l'inscription du nouveau résultat intitulé "Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres" à l'agenda biennal 2024-2025 du Comité FAL et d'une question correspondante à l'ordre du jour provisoire du FAL 49, en fixant à 2026 la date souhaitable d'achèvement des travaux, et a invité le Comité juridique, le MSC et le MEPC à s'associer aux travaux.

2.13 Le Comité a noté que le Répertoire de l'OMI comprenait un ensemble de données relatives aux certificats des navires et des compagnies, mais que les titres des équipages n'y figuraient pas encore, et il a invité les États Membres et les organisations intéressés à soumettre une proposition à l'EGDH.

Proposition de nouveau résultat intitulé "Numérisation de tous les titres requis au titre de l'ensemble des conventions de l'OMI ainsi que de tous les documents maritimes commerciaux, en collaboration avec les organisations internationales concernées et le secteur"

2.14 Le Comité a rappelé que, après avoir examiné le document C 129/4(a)/3, dans lequel l'Inde proposait d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Numérisation de tous les titres requis au titre de l'ensemble des conventions de l'OMI ainsi que de tous les documents maritimes commerciaux, en collaboration avec les organisations internationales concernées et le secteur", le C 129 avait invité les comités, en particulier le MSC, le MEPC, le Comité juridique et le Comité FAL, à examiner cette proposition.

2.15 Après avoir rappelé que l'examen en cours des Directives pour l'utilisation des copies électroniques des titres couvrait déjà une partie de la proposition figurant dans le document C 129/4(a)/3 et que la Chine et al. avaient demandé dans le document FAL 48/17 d'inscrire un nouveau résultat, visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation, le Comité a pris note de la proposition formulée dans le document C 129/4(a)/3, mais ne l'a pas examinée en détail afin d'éviter la duplication des travaux de l'Organisation sur la transition numérique.

Registres électroniques des eaux de ballast

2.16 Le Comité a noté que le MEPC 80 avait adopté la résolution MEPC.372(80) contenant les Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de la Convention BWM.

Renseignements actualisés sur les travaux des organes compétents des Nations Unies en lien avec la criminalité organisée dans le secteur maritime

2.17 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 48/2/2, dans lequel le Secrétariat faisait le point sur les activités entreprises par l'Organisation et d'autres organismes et institutions pertinents en vue de lutter contre la criminalité organisée dans le secteur maritime.

Meilleur accès du public à l'information

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

2.19 Le Comité a rappelé également à cet égard que le FAL 47 avait décidé que tous les documents du Secrétariat élaborés pour cette session seraient diffusés au public avant la session, et il a décidé qu'il reviendrait sur cette question lorsqu'il examinerait les points à inscrire à l'ordre du jour du FAL 49 (voir le paragraphe 17.25).

Conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer

2.20 Le Comité a rappelé que l'A 33 avait adopté la résolution sur les répercussions de l'invasion armée de l'Ukraine par la Fédération de Russie sur les transports maritimes internationaux (résolution A.1183(33)).

2.21 La délégation ukrainienne a fait une déclaration dans laquelle elle a décrit les conséquences négatives sur la mer Noire et la mer d'Azov après plus de deux ans de conflit militaire continu et appelé la communauté internationale à condamner sans équivoque les actions de la Fédération de Russie et à exiger la cessation immédiate des hostilités. Les points spécifiques soulevés par la délégation ukrainienne étaient notamment les suivants :

- .1 l'invasion armée massive de l'Ukraine par la Fédération de Russie avait, sous de très nombreux aspects, mis à l'épreuve l'ordre international fondé sur des règles, en violation flagrante du droit maritime international, et faisait peser de très graves menaces supplémentaires sur la liberté et la sécurité de la navigation dans le monde entier;
- .2 après l'interruption par la Russie de l'Initiative sur l'exportation de céréales par la mer Noire à la mi-2023, l'Ukraine avait réussi à mettre en place un corridor maritime spécial dans ses eaux souveraines de la mer Noire pour les navires de commerce à destination et en provenance des ports ukrainiens. Au cours des sept mois pendant lequel le corridor était accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, plus de 36 millions de tonnes de marchandises avaient été exportées. Le volume des marchandises transitant par les ports maritimes ukrainiens avait atteint 75 % du niveau d'avant guerre;
- .3 la Fédération de Russie avait lancé 1 000 missiles, environ 2 800 drones Shahed et près de 7 000 bombes guidées depuis le début de l'année 2024 seulement, et appliqué la tactique du minage à distance des routes maritimes menant au Danube et aux ports de la région d'Odessa à l'aide de bombes guidées larguées depuis des avions;
- .4 la Fédération de Russie continuait de diffuser des avertissements de navigation annonçant, pour diverses raisons, la fermeture à la navigation des zones maritimes situées dans les eaux souveraines de l'Ukraine de

la mer Noire et de la mer d'Azov, dans le but de faire obstacle à la libre circulation des navires de commerce; et

- .5 la Fédération de Russie n'avait toujours pas démantelé le pont du détroit de Kertch qu'elle avait construit illégalement et qui, depuis sa construction, avait réduit la capacité de certains types de navires de commerce à se rendre jusqu'aux ports ukrainiens de la mer d'Azov.

La délégation ukrainienne a proposé de remplacer l'intitulé "Conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer" par "Répercussions de l'invasion armée de l'Ukraine par la Fédération de Russie", conformément aux documents adoptés sous les auspices des entités des Nations Unies, y compris l'OMI.

2.22 À la demande de la délégation ukrainienne, le texte intégral de sa déclaration est reproduit à l'annexe 9.

2.23 À l'appui de l'intervention de la délégation ukrainienne, de nombreuses délégations ont exprimé les points de vue suivants :

- .1 il faudrait condamner avec la plus grande fermeté la guerre d'agression non provoquée et illégale menée contre l'Ukraine par la Fédération de Russie;
- .2 la Fédération de Russie devait cesser toutes les opérations militaires en Ukraine et retirer immédiatement ses troupes du territoire ukrainien qui menaçaient la sécurité et le bien-être des gens de mer, la sûreté de la navigation internationale et le milieu marin;
- .3 l'agression armée menée contre l'Ukraine par la Fédération de Russie constituait une violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, y compris de ses eaux territoriales. Elle était incompatible avec les principes de la Charte des Nations Unies et les objectifs de l'Organisation tels qu'énoncés à l'article premier de la Convention portant création de l'OMI;
- .4 les exportations de l'Ukraine via les ports de la mer Noire jouaient un rôle essentiel dans la sécurité alimentaire mondiale;
- .5 l'engagement en faveur de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine et la solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien, dont la vie avait été affectée par la guerre d'agression menée par la Russie, se poursuivrait aussi longtemps qu'il faudrait à l'Ukraine pour recouvrer sa pleine souveraineté; et
- .6 dans sa résolution A.1183(33) intitulée "Répercussions de l'invasion armée de l'Ukraine par la Fédération de Russie sur les transports maritimes internationaux", l'Assemblée avait fait siennes des décisions analogues prises précédemment par le Comité.

2.24 Le texte intégral des déclarations faites par les délégations de l'Allemagne, de l'Australie, du Canada, de l'Espagne, des États-Unis, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, du Japon et du Royaume-Uni est reproduit à l'annexe 9. L'intervention de la Belgique, faite au nom de l'Union européenne, a également été soutenue par Chypre, le Danemark, la Finlande, la Grèce, la Lettonie, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Pays-Bas, la Slovénie, la Suède et la CE.

2.25 Répondant à ces déclarations, la délégation de la Fédération de Russie a rejeté les accusations habituelles en invoquant qu'elles étaient infondées et qu'elles induisaient les États Membres de l'OMI en erreur et elle a demandé qu'il soit rendu compte des avis ci-après dans le rapport :

- .1 les questions soulevées par l'Ukraine et les pays occidentaux étaient d'ordre moral et politique et ne relevaient pas des compétences du Comité ou de l'Organisation dans son ensemble;
- .2 la délégation de la Fédération de Russie, qui n'avait pas d'autre choix que de prendre part à ce débat politique, a appelé l'attention sur le fait que l'Ukraine participait ouvertement et délibérément à des activités terroristes sur le territoire de la Fédération de Russie. Elle a fait référence à des déclarations publiques de hauts fonctionnaires ukrainiens confirmant que l'Ukraine avait pris part à de telles activités à de nombreuses reprises. L'attaque la plus inadmissible de toutes était l'ignoble attentat terroriste perpétré contre la salle de spectacle Crocus City Hall à Krasnogorsk, dans lequel plus de 550 personnes avaient été tuées ou blessées;
- .3 la délégation de la Fédération de Russie a indiqué que l'enquête en cours faisait apparaître de nouvelles preuves d'un lien direct entre cet attentat terroriste et le régime de Kiev, les responsables, les organisateurs et les complices étant basés à Kiev; et
- .4. en particulier, la Fédération de Russie a souligné que toute attaque à l'encontre du pont du détroit de Kertch, que l'Ukraine a osé qualifier de cible militaire légitime, était un acte terroriste et devrait être condamnée.

2.26 Le texte intégral de la déclaration de la délégation de la Fédération de Russie est reproduit à l'annexe 9.

2.27 En réponse à la déclaration faite par la délégation de la Fédération de Russie, la délégation ukrainienne a fait une déclaration supplémentaire, dans laquelle elle a :

- .1 réfuté les allégations de la délégation de la Fédération de Russie, selon lesquelles l'attentat terroriste perpétré au Crocus City Hall portait la "trace ukrainienne", en précisant que ces allégations étaient infondées et délibérément fausses;
- .2 réaffirmé qu'en accusant l'Ukraine de terrorisme, la délégation de la Fédération de Russie tentait de dissimuler la nature terroriste de la Fédération de Russie et de détourner l'attention du monde des atrocités massives que cette dernière avait commises contre la population civile en Ukraine; et
- .3 mis en lumière le fait que l'organisation État islamique-Khorassan avait revendiqué la responsabilité de l'attentat terroriste perpétré à Moscou le 22 mars.

2.28 Le texte intégral de la déclaration de la délégation ukrainienne est reproduit à l'annexe 9.

2.29 Après avoir examiné la question, le Comité a :

- .1 condamné avec la plus grande fermeté l'agression armée menée contre l'Ukraine par la Fédération de Russie qui avait commencé en 2014 et s'était transformée en invasion de grande envergure le 24 février 2022, ce qui constituait une violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté d'un État Membre de l'ONU, y compris de ses eaux territoriales, et contrevenait aux principes et aux objectifs de l'OMI, ainsi qu'à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965;
- .2 fait part de ses vives préoccupations quant aux répercussions de l'invasion armée de l'Ukraine par la Fédération de Russie sur la liberté de la navigation internationale dans la partie septentrionale de la mer Noire, dans la mer d'Azov et dans le détroit de Kertch, sur la sécurité et le bien-être des gens de mer et sur les navires de commerce;
- .3 fait part de ses préoccupations quant au fait que l'invasion armée susmentionnée menée par la Fédération de Russie et ses attaques perpétrées à l'encontre de navires de commerce compromettaient l'application de la Convention FAL dans les zones maritimes de la mer Noire, de la mer d'Azov et du détroit de Kertch;
- .4 exigé que la Fédération de Russie cesse immédiatement d'employer la force contre l'Ukraine, retire toutes ses troupes d'Ukraine et respecte les obligations qui lui incombent en vertu des conventions et traités internationaux pertinents, en vue de garantir les droits et libertés de navigation des navires dans la partie septentrionale de la mer Noire, dans la mer d'Azov et dans le détroit de Kertch, conformément au droit international;
- .5 salué les efforts déployés par l'Ukraine en vue de rétablir la libre navigation des navires commerciaux à destination et en provenance des ports ukrainiens via le corridor maritime spécial mis en place dans ses eaux souveraines de la mer Noire;
- .6 prié le Secrétaire général de communiquer des renseignements actualisés sur l'évolution de la situation et la mise en œuvre de la résolution A.1183(33); et
- .7 décidé de maintenir cette question à l'étude et invité les États Membres intéressés à lui soumettre des rapports pertinents.

2.30 En outre, le Comité a décidé de conserver l'intitulé "Conflit militaire opposant actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer", lequel serait soumis à l'examen du Conseil.

Condamnation des attentats terroristes

2.31 Après avoir rappelé que plus de 550 personnes avaient été tuées ou blessées lors de l'attentat terroriste perpétré au Crocus City Hall à Krasnogorsk dans la soirée du 22 mars 2024, la délégation de la Fédération de Russie a :

- .1 rappelé que le Conseil de sécurité de l'ONU avait condamné cet attentat terroriste et que l'ONU avait appelé tous les États à coopérer activement avec la Fédération de Russie pour traduire en justice toutes les personnes impliquées dans cette terrible tragédie; et

- .2 invité le Comité à condamner tous les actes et toutes les manifestations de terrorisme dans n'importe quelle région du monde (y compris les actes terroristes tels que celui perpétré au Crocus City Hall et ceux ayant visé le pont du détroit de Kertch), ainsi qu'à condamner toutes les personnes impliquées dans la perpétration, l'organisation et le financement d'actes terroristes.

2.32 À cet égard, le Comité a décidé de s'aligner sur le communiqué de presse du Conseil de sécurité de l'ONU, publié le 22 mars 2024, concernant l'attentat terroriste perpétré contre le Crocus City Hall¹.

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

3.1 Après avoir rappelé que le FAL 47 avait invité les délégations à formuler des observations sur la proposition d'amendements à l'Annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL) élaborée par le Groupe de travail sur les questions relatives aux navires de surface autonomes qui relèvent du Comité FAL, telle qu'elle figurait à l'annexe 7 du document FAL 47/22/Add.1, afin que le FAL 48 les examine, le Comité a décidé de reporter à une prochaine session l'examen des amendements à la Convention FAL visant à prendre en compte les navires de surface autonomes, conformément à la feuille de route révisée établie pour traiter les questions relatives aux navires de surface autonomes et approuvée par le Comité (voir le paragraphe 8.12 et l'annexe 4).

3.2 Le Comité a noté qu'aucun nouvel amendement à l'Annexe de la Convention FAL n'avait été soumis pour examen ou adoption officielle à la présente session.

4 EXAMEN ET MISE À JOUR DU MANUEL EXPLICATIF DE LA CONVENTION FAL

4.1 Le Comité a rappelé que le FAL 43 avait approuvé une nouvelle version du Manuel explicatif de la Convention FAL par la circulaire FAL.3/Circ.215, y compris les amendements adoptés par la résolution FAL.12(40) à l'Annexe de la Convention FAL.

4.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 46 avait adopté, par la résolution FAL.14(46), des amendements à l'Annexe de la Convention FAL, conformément aux dispositions de l'article VII 2) a) de la Convention FAL.

4.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 47 avait examiné les résultats des travaux du Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités, approuvé le rapport du Groupe de travail (FAL 47/WP.5) et reconnu qu'il pouvait servir de base aux travaux futurs, et constitué un groupe de travail par correspondance sur l'examen du Manuel explicatif de la Convention FAL, dont les travaux devaient être coordonnés par la France.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

4.4 Le Comité a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail par correspondance susmentionné (FAL 48/4) et a salué les progrès accomplis en ce qui concernait l'examen du Manuel explicatif, en particulier les travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Fabien Joret (France).

4.5 S'agissant de l'erreur que le Groupe avait relevée dans la note de bas de page se rapportant à la norme 1.6*bis*, le Secrétariat a informé le Comité qu'il avait déjà diffusé un rectificatif au rapport sur les travaux du FAL 46 (FAL 46/24/Add.1/Corr.1) dans lequel l'erreur

¹ <https://press.un.org/en/2024/sc15640.doc.htm>

avait été corrigée, et que le texte approprié de la note de bas de page avait également été inclus dans la publication de la Convention FAL de l'OMI.

4.6 Le Comité a souscrit à la proposition du Groupe de travail par correspondance visant à inclure, dans le Répertoire de l'OMI, les déclarations suivantes : "le 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" et "le certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire du navire, ou une attestation de prolongation, tel qu'il figure dans le Règlement sanitaire international". Par conséquent, le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique de les inclure dans la liste des ensembles de données prioritaires et a invité l'UPU, l'OMS et les États Membres et les organisations intéressées à établir les documents pertinents contenant les ensembles de données à soumettre à l'EGDH (voir le paragraphe 6.17).

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

4.7 Après avoir examiné les questions susmentionnées, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les instruments ayant trait à la simplification des formalités et l'a chargé d'établir le texte définitif du Manuel explicatif de la Convention FAL, en tenant compte de la résolution FAL.14(46), de la circulaire FAL.3/Circ.215 et du document FAL 48/4, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

4.8 Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.6), le Comité l'a approuvé dans son ensemble et a approuvé la circulaire FAL.2/Circ.220 sur le Manuel explicatif de la Convention FAL.

4.9 Le Comité a pris note du manque d'uniformité entre la pratique recommandée 4.3.2.6 et la norme 4.7.1. Si l'objectif des dispositions était le même, les moyens énoncés pour y parvenir étaient différents, ce qui était source de confusion et entravait la bonne compréhension de la Convention et du processus de notification à suivre. Le Comité est convenu qu'il faudrait remédier à l'incohérence du processus de notification à l'OMI des cas d'embarquement clandestin à l'occasion de la prochaine révision de l'Annexe à la Convention FAL.

4.10 Le Comité a ensuite décidé d'inscrire le résultat existant intitulé "Examen et mise à jour du Manuel explicatif de la Convention FAL" à l'agenda du Comité au-delà de la période biennale, afin de réviser ce Manuel à l'avenir, une fois que seraient adoptés de nouveaux amendements à l'Annexe de la Convention FAL.

5 APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE

5.1 Le Comité a rappelé que l'application du principe du guichet unique à la déclaration des navires dans le cadre de la Convention FAL était obligatoire depuis janvier 2024, conformément à la Norme 1.3*quinquies*.

5.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 47 avait adopté la résolution FAL.16(47), intitulée "Mesures qu'il est recommandé de prendre pour accélérer la mise en place du guichet unique maritime", afin d'aider les Gouvernements contractants à la Convention FAL à s'acquitter de leur obligation de mettre en place des systèmes de guichet unique obligatoires d'ici au 1^{er} janvier 2024 et approuvé une version révisée des Directives pour la mise en place d'un guichet unique maritime (FAL.5/Circ.42/Rev.3).

5.3 Après avoir rappelé que le GISIS comportait un module destiné à la collecte des renseignements actualisés sur le guichet unique maritime et d'autres guichets uniques connexes mis en œuvre par les États Membres, le Comité a noté que seuls 24 pays avaient communiqué des renseignements dans ce module et a encouragé les autres États Membres à saisir les renseignements demandés dans le module du GISIS.

Cours d'apprentissage en ligne sur la mise en œuvre du guichet unique maritime

5.4 Le Comité a pris note du lancement en septembre 2023 du nouveau cours d'apprentissage en ligne gratuit sur la mise en œuvre du guichet unique maritime sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'OMI².

Mise en œuvre du système de guichet unique maritime dans le cadre du projet SWiFT en Angola

5.5 Le Comité a examiné le document FAL 48/5/1, dans lequel l'Angola et Singapour communiquaient des renseignements sur la mise en place du système de guichet unique maritime dans le port de Lobito (Angola) au titre du projet SWiFT. Ce projet avait été lancé en 2021 par Singapour et l'OMI, afin d'aider les États Membres de l'OMI à mettre en place des systèmes de guichet unique maritime dans leurs ports. La phase pilote du projet SWiFT a été conçue de façon à permettre la création d'un système dématérialisé efficace d'échange électronique de renseignements relatifs à l'accomplissement des formalités concernant les navires entrant ou sortant d'un port de taille moyenne. La phase pilote a été appuyée par des contributions en nature apportées dans le cadre du Programme de formation pour pays tiers (TCTP) établi conjointement par Singapour et l'OMI et du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI.

5.6 Après avoir examiné les propositions de l'EGDH 9 (EGDH 9/14, paragraphes 47 à 52), le Comité a pris note des résultats découlant du projet SWiFT et de l'expérience de l'utilisation du Répertoire de l'OMI pour l'élaboration d'un guichet unique maritime générique et il a invité les États Membres à étudier et à envisager l'adoption de la plateforme SWiFT, s'il y avait lieu, afin de satisfaire aux prescriptions en matière de déclaration énoncées dans la Convention FAL.

5.7 Le Comité a vivement remercié Singapour d'avoir aidé d'autres États Membres de l'OMI à mettre en œuvre des systèmes de guichet unique maritime dans leurs ports.

Rapport de synthèse de l'enquête sur la numérisation

5.8 Le Comité a examiné le document FAL 48/5/3, dans lequel BIMCO *et al.* communiquaient des renseignements sur les résultats d'une enquête du secteur sur l'état actuel de la transition numérique dans les ports³, et les six recommandations énoncées dans le document, qui étaient fondées sur les résultats de l'enquête.

² Des renseignements détaillés sur les cours sont disponibles dans la lettre circulaire n° 4773 en date du 11 septembre 2023.

³ www.bimco.org/digitalsurvey24

5.9 Le Comité a pris note des points ci-après qui étaient ressortis des résultats de l'enquête, sachant que 488 réponses valables avaient été reçues de la part de capitaines et d'agents du monde entier :

- .1 40 % des personnes ayant pris part à l'enquête ne connaissaient pas la résolution de l'OMI en vertu de laquelle les autorités portuaires nationales étaient tenues de mettre en place un mécanisme de notification à guichet unique aux fins de l'échange de données dans les ports du monde entier;
- .2 dans le cadre de 64 % des escales effectuées par les participants et participantes, les autorités portuaires continuaient d'exiger des documents sur papier ou une combinaison de documents sur papier et de documents numériques; et
- .3 l'enquête a également révélé que la procédure à suivre pour recueillir et soumettre les documents relatifs à l'escale était laborieuse et prenait beaucoup de temps. En moyenne, les personnes participantes avaient passé plus de trois heures (191 minutes) à préparer et à soumettre les documents nécessaires à chaque escale.

5.10 Lors de l'examen des recommandations du document FAL 48/5/3, le Comité a pris note des avis suivants :

- .1 l'enquête avait mis en évidence la diversité des interfaces et des règles nationales relatives au format des documents à présenter lors des escales, laquelle engendrait des problèmes importants pour le secteur, et rendait souvent difficile, voire impossible, l'échange de données entre les différentes parties prenantes;
- .2 de nombreux navires ne disposaient pas d'une infrastructure informatique adéquate permettant d'échanger efficacement les données avec les ports et de gérer les informations de façon optimale; et
- .3 certaines délégations ont fait part de leurs préoccupations concernant la proposition visant à créer une plateforme numérique mondiale pour rationaliser le processus d'escale.

5.11 Le Comité a approuvé les résultats de l'enquête dont il était rendu compte dans le document FAL 48/5/3 et a décidé de le renvoyer au Groupe de travail sur le commerce électronique pour que ce dernier définisse les mesures que le Comité pourrait devoir prendre.

Interface de programmation d'application (API)

5.12 Le Comité a examiné le document FAL 48/5, dans lequel l'ISO proposait des définitions et un texte explicatif visant à éclaircir certains principes liés aux interfaces de programmation d'application (API) dans le Répertoire de l'OMI et dans les Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes (FAL.5/Circ.46).

5.13 Lors de l'examen des propositions, le Comité a pris note des avis suivants :

- .1 les définitions et le texte explicatif sur les API avaient des incidences positives sur l'efficacité des échanges de renseignements maritimes; et

- .2 l'intégration d'API permettait d'établir une communication plus souple et évolutive entre les systèmes, simplifiait l'intégration entre les différentes applications et systèmes, permettait de transmettre des données en temps réel et renforçait la sécurité des échanges d'informations.

5.14 Le Comité a approuvé, dans son ensemble, le document FAL 48/5 et a décidé de le renvoyer au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il l'examine en détail et qu'il établisse, si cela était jugé approprié, une version révisée des Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes (FAL.5/Circ.46).

Directives sur la coopération entre la douane et les autorités portuaires

5.15 Le Comité a examiné le document FAL 48/5/2, dans lequel l'IAPH et l'OMD communiquaient au Comité des renseignements au sujet de la publication des Directives OMD-IAPH sur la coopération entre la douane et les autorités portuaires⁴ élaborées dans le cadre de la collaboration établie entre l'IAPH et l'OMD.

5.16 Le Comité a accueilli favorablement les Directives OMD-IAPH sur la coopération entre la douane et les autorités portuaires et a invité l'IAPH et l'OMD à le tenir informé de l'expérience qui serait acquise dans le cadre de la mise en œuvre de ces directives.

Garantie de la cybersécurité du guichet unique maritime

5.17 Lorsqu'il a examiné le document FAL 48/5/5, dans lequel l'IAPH appelait l'attention du Comité sur les questions relatives à la cybersécurité et à la résilience du guichet unique maritime, et appelait les États Membres à établir et à exploiter leur guichet unique maritime en tenant compte des questions de cybersécurité et de résilience, le Comité a pris note des avis suivants :

- .1 il était nécessaire d'établir des mesures obligatoires en matière de cybersécurité lorsque l'on mettait au point des guichets uniques maritimes obligatoires; et
- .2 la proposition de nouveau résultat devrait tenir compte des Directives révisées sur la gestion des risques maritimes liés au cyberspace que le MSC et le Comité FAL examinaient actuellement, afin de modifier la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2.

5.18 Après avoir examiné la question, le Comité a :

- .1 invité les États Membres et les organisations internationales intéressés à contacter l'IAPH pour élaborer une proposition de nouveau résultat pour le FAL 49, qui pourrait inclure l'amendement proposé à la Convention FAL et l'élaboration d'une loi type sur la cybersécurité accompagnée d'une note explicative, afin d'aider les Gouvernements contractants qui avaient besoin d'un tel cadre juridique à gérer et exploiter leur système de guichet unique maritime de façon à garantir la cybersécurité;

⁴ [wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities_en.pdf \(wcoomd.org\)](https://www.wcoomd.org/fr/publications/guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities-en.pdf)

- .2 invité les Gouvernements contractants qui ne l'avaient pas encore fait à mettre en place, dès à présent, un cadre juridique national pour garantir la cybersécurité de leur système de guichet unique maritime et à partager leur expérience avec les autres États Membres; et
- .3 prié le Secrétariat d'accorder l'attention nécessaire à la cybersécurité dans le cadre de son programme de renforcement des capacités lié à la mise en œuvre des systèmes de guichet unique maritime.

Mise en place du guichet unique maritime au Togo

5.19 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 48/5/4 (Togo) sur les activités en cours liées à la mise en œuvre du guichet unique maritime dans le port de Lomé conformément aux prescriptions de la Convention FAL et à la demande faite au Comité d'envisager des initiatives de renforcement des capacités, notamment l'échange des connaissances sur la mise en œuvre du guichet unique maritime au niveau régional.

5.20 Le Directeur de la Division de la coopération technique et de l'application des instruments a informé le Comité que la demande d'activités de coopération technique liées à la mise en place de guichets uniques maritimes avait récemment augmenté. Il a encouragé la mise en commun des connaissances au niveau régional entre les États Membres intéressés, comme le suggérait le Togo dans le document FAL 48/5/4, et a indiqué que le Secrétariat était disposé à examiner tous les moyens qui pourraient faciliter et appuyer cet échange d'informations au niveau régional. Après avoir remercié les donateurs qui avaient appuyé les projets de guichets uniques maritimes, le Directeur a encouragé les donateurs à élargir leur appui financier à ce domaine, car il serait difficile de répondre à tous ces besoins avec les seules ressources du Fonds TC.

Mise en place d'un système de guichet unique maritime à partir du système générique de guichet unique maritime de l'OMI

5.21 Le Comité a pris note des renseignements communiqués dans le document FAL 48/5/6 (Antigua-et-Barbuda) sur la mise en place du système générique de guichet unique maritime de l'OMI à Antigua-et-Barbuda et son incidence sur le système de renseignements préalables concernant les voyageurs du Centre commun régional de communication de l'Organisme d'exécution des mesures de sécurité et de lutte contre la criminalité (IMPACS) de la Communauté des Caraïbes (CARICOM).

Port sans papiers - Le guichet unique maritime brésilien

5.22 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Brésil dans le document FAL 48/INF.3 sur la mise en œuvre du guichet unique maritime brésilien et son incidence sur les procédures opérationnelles dans les ports, ainsi que les améliorations et les résultats positifs obtenus pour le secteur portuaire.

Mise en place du guichet unique national indonésien pour soutenir l'écosystème logistique national

5.23 Le Comité a pris note des renseignements communiqués par l'Indonésie dans le document FAL 48.INF.4 sur son expérience en ce qui concernait la manière de tirer le meilleur parti du guichet unique mis en place à l'échelle nationale.

Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique

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

- .1 examiner le document FAL 48/5 et, si cela était jugé nécessaire, établir une version révisée des Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes (FAL.5/Circ.46); et
- .2 examiner le document FAL 48/5/3 en vue de recenser les mesures que le Comité pourrait prendre.

Rapport du Groupe de travail***Renseignements relatifs à l'interface de programmation d'application (document FAL 48/5)***

5.25 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.7), le Comité l'a approuvée dans son ensemble et, en ce qui concernait le document FAL 48/5, le Comité a noté que le Groupe était convenu que :

- .1 le document FAL 48/5 contenait des renseignements utiles concernant la notion de contexte de session, nécessaire pour lier des appels provenant de diverses interfaces de programmation d'application (API) entre eux;
- .2 les Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes (FAL.5/Circ.46) donnaient des indications sur la description de l'en-tête de message utilisé dans le Répertoire; et
- .3 les textes explicatifs proposés dans le document FAL 48/5 étaient pertinents aux fins de l'utilisation du Répertoire de l'OMI, et

le Comité a chargé l'EGDH d'envisager d'inclure les renseignements relatifs à l'API communiqués dans le document FAL 48/5 dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique au titre du point 5 de son mandat existant, en tenant compte des Directives sur l'authentification, l'intégrité et la confidentialité des échanges de renseignements à l'usage des guichets uniques maritimes et des services connexes (FAL.5/Circ.46).

Futurs amendements à la série de directives ayant trait au guichet unique maritime, fondés sur le résultat existant intitulé "Application du principe du guichet unique"

5.26 Après avoir noté qu'il pourrait être nécessaire de mettre régulièrement à jour la série de directives élaborées par le Comité FAL concernant le guichet unique maritime et l'échange électronique de données, le Comité a décidé qu'il pourrait envisager des révisions et mises à jour mineures des directives relatives au guichet unique maritime et à l'échange électronique de données, au titre du résultat intitulé "Application du principe du guichet unique" (5.1), qui faisait l'objet de travaux continus, au lieu de devoir demander l'inscription d'un nouveau résultat.

Enquête du secteur sur la dématérialisation (document FAL 48/5/3)

5.27 En ce concernait le document FAL 48/5/3, après avoir noté que les renseignements communiqués dans le document couvraient des thématiques très variées et pourraient également être examinés par d'autres organes de l'OMI, le Comité a décidé de renvoyer l'examen du document FAL 48/5/3 au FAL 49 au titre du nouveau résultat approuvé par le Comité relatif à la stratégie de l'OMI en matière de transition numérique (paragraphe 17.3) et il a invité les États Membres et les organisations intéressés à élaborer des propositions permettant de lever les obstacles recensés dans le cadre de l'enquête menée au sein du secteur maritime.

5.28 Le Comité a remercié le secteur d'avoir participé à l'enquête et encouragé les États Membres et les organisations internationales à examiner le rapport de l'enquête et à étudier les recommandations énoncées dans le document FAL 48/5/3.

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

Financement du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique

6.1 Lorsqu'il a examiné la viabilité du Répertoire de l'OMI, le Comité a rappelé que :

- .1 le FAL 47 avait approuvé une nouvelle version du Répertoire de l'OMI (FAL.5/Circ.51) et les coûts de 2023 afférents au Répertoire de l'OMI, qui s'élevaient à 50 660 euros, avaient été pris en charge par l'Allemagne (15 000 euros), la Finlande (15 000 euros) et le programme mondial intitulé "Développement maritime et économie bleue" de la Division de la coopération technique de l'OMI (33 000 dollars des États-Unis); et
- .2 le financement du projet sur le Répertoire de l'OMI pour 2024 avait été assuré par la Finlande (35 000 euros), l'Allemagne (15 000 euros), le Royaume des Pays-Bas et le port de Rotterdam (2 500 euros chacun) et le programme mondial intitulé "Développement maritime et économie bleue" de la Division de la coopération technique de l'OMI (8 000 dollars des États-Unis); les fonds recueillis permettraient de financer les différents coûts liés à la mise à jour et à l'élargissement du Répertoire de l'OMI, notamment l'utilisation d'un logiciel spécialisé pour gérer les modèles de données, les travaux de modélisation visant à mettre à jour le modèle de données, ainsi que la gestion et la mise à jour des versions HTML et MS Excel du Répertoire de l'OMI.

6.2 Le Comité a vivement remercié l'Allemagne, la Finlande, le Royaume des Pays-Bas et le port de Rotterdam pour les fonds qu'ils avaient versés en vue de couvrir les coûts de 2024 afférents au projet de Répertoire de l'OMI et a encouragé les États Membres et les organisations internationales à verser des fonds pour la période 2025-2026, afin d'assurer la viabilité du Répertoire. À l'issue de cette période, le Répertoire de l'OMI serait abouti et le Comité serait en mesure d'en évaluer les avantages et de décider de la marche à suivre concernant les ressources nécessaires.

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

6.3 Le Comité a noté que l'EGDH 8 s'était réuni du 20 au 23 mars 2023 et l'EGDH 9 du 23 au 27 octobre 2023.

6.4 Le Comité a également rappelé que le FAL 47 avait approuvé :

- .1 la liste actualisée des ensembles de données prioritaires afin d'établir les priorités afférentes aux travaux de l'EGDH; et
- .2 le mandat du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données.

6.5 Le Comité a pris note avec satisfaction des rapports de l'EGDH, qui figuraient dans le document FAL 48/6, et en particulier des travaux effectués par son Président, M. Mikael Renz (Suède), et par les membres du Groupe.

6.6 Après avoir examiné le document FAL 48/6 et noté les mesures qu'il était invité à prendre, le Comité a approuvé les rapports de l'EGDH 8 et de l'EGDH 9 dans leur ensemble et a approuvé les mesures énoncées ci-après, regroupées par thème.

Collaboration entre l'EGDH et l'OHI

6.7 En ce qui concernait les travaux en cours avec l'OHI au sein de l'EGDH sur la coordination et la mise en correspondance des modèles de l'OHI et de l'OMI, le Comité a pris note :

- .1 de la marche à suivre convenue avec l'OHI quant à la coordination et à la mise en correspondance des modèles de l'OHI et de l'OMI (EGDH 8/13, paragraphes 9 à 11);
- .2 de la collaboration actuelle entre l'OMI et l'OHI visant à remédier aux chevauchements entre la norme S-100 de l'OHI et le Répertoire de l'OMI (EGDH 9/14, paragraphes 10 à 16); et
- .3 du fait que l'élaboration de spécifications de produit conformes à la norme S-100 sur la base du Répertoire de l'OMI serait réalisable, mais nécessiterait des efforts considérables, et que les questions relatives à l'assignation d'un domaine à l'OMI et aux ressources de production de l'Organisation dans le cadre de la norme S-100 devraient, dans ce cas, être examinées de manière plus approfondie (EGDH 9/14, paragraphes 10 à 16).

Orientations supplémentaires sur l'utilisation du Répertoire de l'OMI

6.8 Après avoir rappelé que l'EGDH avait été chargé de fournir des orientations supplémentaires sur l'utilisation et l'objet du Répertoire de l'OMI, le Comité a pris note :

- .1 des échanges de vues du Groupe sur l'insertion dans le Répertoire de l'OMI de références à l'instrument source de l'OMI (EGDH 8/13, paragraphes 29 à 31); et
- .2 des indications supplémentaires sur la terminologie, l'objet et l'utilité du Répertoire de l'OMI (EGDH 9/14, paragraphes 41 à 46 et annexes 6 et 7).

Progrès concernant les ensembles de données de l'OMI

6.9 Le Comité a pris note :

- .1 des progrès accomplis en ce qui concernait le projet d'ensemble de données de l'OMI relatives au Programme d'inspection des conteneurs (EGDH 8/13, paragraphes 5 et 6 et annexe 1);
- .2 des progrès accomplis en ce qui concernait les ensembles de données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et aux informations de réservation (BRI) ainsi que des propositions faites à l'OMD en vue d'un examen plus approfondi à l'EGDH 9 (EGDH 8/13, paragraphes 13 à 20 et annexes 2 et 3);
- .3 des travaux du Groupe concernant l'ensemble de données relatives aux rapports de la mi-journée visant à répondre aux besoins à venir en matière de déclaration dans le cadre de la réduction des émissions de GES provenant du secteur des transports maritimes (EGDH 9/14, paragraphes 5 à 8 et annexe 1);
- .4 de la mise à jour de l'ensemble de données de l'OMI relatives à la déclaration sur les eaux de ballast à remplir à l'arrivée, conformément aux nouvelles orientations figurant dans la circulaire BWM.2/Circ.80, telles qu'approuvées par le MEPC, et aux listes de codes (EGDH 9/14, paragraphes 26 et 27 et annexes 2 et 3); et
- .5 des progrès accomplis s'agissant d'élaborer des normes applicables aux transports maritimes eu égard aux renseignements préalables concernant les voyageurs, aux informations de réservation et aux dossiers passagers (EGDH 9/14, paragraphes 17 à 19).

Plateforme SWiFT et utilisation du Répertoire de l'OMI

6.10 Le Comité a rappelé la décision qu'il avait prise dans le cadre de l'examen du point 5 de l'ordre du jour intitulé "Application du principe du guichet unique" (voir les paragraphes 5.5 à 5.7).

Travaux des organismes de normalisation

6.11 En ce qui concernait les travaux des organismes de normalisation, partenaires de l'OMI, le Comité a :

- .1 pris note des travaux en cours sur l'application du Répertoire de l'OMI fondés sur l'élaboration des normes ISO 28005-1 et ISO 28005-3 (EGDH 9/14, paragraphes 30 à 40);
- .2 pris note également de l'intention du Groupe de créer de nouvelles règles opérationnelles visant à établir les codes qui seraient utilisés dans les éléments de données de l'OMI IMO0305 relatives au code de fonction du message et IMO0192 relatives au type de message, codé (EGDH 8/13, paragraphes 22 et 23 et annexe 4); et
- .3 remercié les organismes de normalisation (CEE, OMD et ISO) pour leur contribution à la mise à jour et à l'application du Répertoire de l'OMI ainsi qu'à la dématérialisation et à l'interopérabilité dans le secteur maritime.

Faits nouveaux en matière de dématérialisation

6.12 En ce qui concernait les faits nouveaux intervenus en matière de dématérialisation, le Comité a pris note :

- .1 des échanges que le Groupe avait eus sur les différents sujets liés à la dématérialisation traités au sein de l'Organisation et du fait qu'une stratégie spécifique de l'OMI sur la transition numérique du secteur maritime pourrait être élaborée, ce qui constituerait non seulement un signal fort concernant les priorités de l'Organisation, mais témoignerait aussi de l'importance de la dématérialisation en externe, notamment pour les parties prenantes du secteur (EGDH 9/14, paragraphe 21); et
- .2 des résultats de l'évaluation d'impact de l'extension du nombre de chiffres du numéro OMI d'identification du navire. À ce titre, le Comité a encouragé les États Membres et les organisations intéressées à continuer de donner leur avis et à participer activement au processus (EGDH 9/14, paragraphes 22 à 25).

6.13 Le Comité est également convenu de renvoyer le document FAL 48/6 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il l'examine en détail, en particulier pour ce qui était des questions recensées au paragraphe 4 de ce document.

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

6.14 Le Comité a noté que l'EGDH avait établi la version définitive d'un certain nombre d'ensembles de données et que ces ensembles de données seraient inclus dans la nouvelle version du Répertoire de l'OMI, s'il en était décidé ainsi :

- .1 un ensemble de données de l'OMI actualisées relatives à la déclaration sur les eaux de ballast (FAL 48/6/1), aligné sur les nouvelles Orientations sur la tenue du registre des eaux de ballast et la procédure de notification (BWM.2/Circ.80), telles qu'approuvées par le MEPC;
- .2 un ensemble élargi de données de l'OMI relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs avec des renseignements relatifs à l'équipage et aux véhicules des passagers (FAL 48/6/2);
- .3 une version révisée du sous-modèle concernant l'arrivée juste-à-temps des navires (FAL 48/6/3);
- .4 un ensemble de données de l'OMI mis à jour sur la "Déclaration maritime de santé" avec un élément de données codé supplémentaire et la liste de codes correspondante (FAL 48/6/4);
- .5 les modifications apportées à l'ensemble de données et au modèle de référence existants afin d'améliorer la cohérence de la dénomination et des définitions des éléments de données de l'OMI (FAL 48/6/4); et
- .6 un nouvel ensemble de données de l'OMI relatives au rapport de la mi-journée (FAL 48/6/5/Rev.1).

6.15 Le Comité a noté également qu'en vue de faciliter son examen de la question, le Secrétariat avait élaboré, sur la base des résultats des travaux de l'EGDH et des travaux de modélisation, le document FAL 48/WP.9, lequel contenait la nouvelle version du projet de Répertoire de l'OMI aux formats HTML et MS Excel.

6.16 Le Comité a décidé de renvoyer les documents FAL 48/6/1, FAL 48/6/2, FAL 48/6/3, FAL 48/6/4, FAL 48/6/5/Rev.1 et FAL 48/WP.9 au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il les examine en détail en vue de l'approbation d'une nouvelle version du Répertoire de l'OMI.

Nouveaux ensembles de données recensés par le Groupe de travail par correspondance sur l'examen du Manuel explicatif

6.17 Le Comité a rappelé la décision qu'il avait prise lors de l'examen du rapport du Groupe de travail par correspondance sur l'examen du Manuel explicatif, visant à inclure dans la liste des ensembles de données prioritaires du Répertoire de l'OMI les déclarations "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" et le "certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire du navire, ou une attestation de prolongation, tel qu'il figurait dans le Règlement sanitaire international", ainsi que l'invitation faite à l'UPU, à l'OMS et aux États Membres et aux organisations intéressées de soumettre des documents à l'EGDH avec les ensembles de données (voir le paragraphe 4.6).

Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique

6.18 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique d'effectuer les tâches ci-après, en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière et des documents FAL 48/6, FAL 48/6/1, FAL 48/6/2, FAL 48/6/3, FAL 48/6/4, FAL 48/6/5/Rev.1 et FAL 48/WP.9 :

- .1 établir le texte définitif de la nouvelle version du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique;
- .2 réviser la liste des ensembles de données prioritaires pour faciliter l'identification des nouveaux ensembles de données nécessaires aux besoins de l'Organisation; et
- .3 élaborer un nouveau mandat pour l'EGDH.

Rapport du Groupe de travail

Collaboration avec l'OHI

6.19 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.7), le Comité, ayant noté que certains termes relatifs au voyage du navire ("étape du voyage", par exemple) pourraient être alignés sur ceux employés par l'OHI, a décidé de prier l'EGDH 9 :

- .1 de poursuivre sa collaboration avec l'OHI afin d'harmoniser leurs modèles respectifs de la norme S-100 et du Répertoire de l'OMI;
- .2 d'établir un guide de l'utilisateur sur l'ensemble de données relatives au rapport de la mi-journée, en se fondant sur les recommandations existantes du secteur et de l'inclure dans le Répertoire de l'OMI.

Répertoire de l'OMI

6.20 Après avoir examiné les travaux du Groupe, le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.53 sur le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

Liste des ensembles de données prioritaires

6.21 Le Comité a approuvé la liste révisée des ensembles de données prioritaires, telle qu'elle figure à l'annexe 2.

Mandat de l'EGDH

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

7 ÉLABORATION DE DIRECTIVES SUR LES SYSTÈMES COMMUNAUTAIRES PORTUAIRES

7.1 Le Comité a rappelé que le FAL 46 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 47 un résultat intitulé "Élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires", en fixant à 2024 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

7.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 47 avait constitué le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires, sous la direction du Maroc, dont le mandat était présenté au paragraphe 10.7 du document FAL 47/22.

Examen du rapport du Groupe de travail par correspondance

7.3 Le Comité a pris note avec satisfaction des travaux accomplis par le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives sur les systèmes communautaires portuaires (FAL 48/7), et a salué tout spécialement les travaux menés par le coordonnateur du Groupe, M. Tarik Naciri (Maroc).

7.4 Le Comité était saisi, pour examen, des documents suivants :

- .1 FAL 48/7, dans lequel le Maroc présentait le rapport du Groupe de travail par correspondance et le projet de directives sur les systèmes communautaires portuaires figurant à l'annexe 1;
- .2 FAL 48/7/2, dans lequel la Chine formulait des observations sur le rapport du Groupe de travail par correspondance; et
- .3 FAL 48/7/1, dans lequel l'IAPH et la Banque mondiale communiquaient des renseignements sur le rapport intitulé "Port Community Systems: Lessons learned from global experience" (Systèmes communautaires portuaires : enseignements tirés de l'expérience acquise à l'échelle mondiale), diffusé en novembre 2023.

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

- .1 les directives sur les systèmes communautaires portuaires ne devraient pas faire double emploi avec les travaux de l'OMI sur le guichet unique maritime mais être axées sur la valeur ajoutée que représente la mise en œuvre d'un système communautaire portuaire;
- .2 les systèmes communautaires portuaires étaient très importants pour la facilitation du commerce et le transport et le mouvement sans heurts des cargaisons; et
- .3 les données recueillies à partir des terminaux automatisés pouvaient être traitées, échangées et intégrées dans un système communautaire portuaire, ce qui permettait d'améliorer le suivi du statut des marchandises et la logistique; la sûreté des données et la cybersécurité jouaient un rôle essentiel dans les systèmes communautaires portuaires; les risques en matière cybersécurité dus à la numérisation et à l'automatisation devaient être traités de manière globale avec toutes les parties prenantes, notamment toutes les organisations internationales concernées, les prestataires de services communautaires portuaires, les exploitants de terminaux, ainsi que les fabricants d'équipements. Le texte de la déclaration faite par la délégation chinoise est reproduit dans son intégralité à l'annexe 9.

7.6 À l'issue d'un échange de vues, le Comité a décidé de renvoyer le document FAL 48/7, en particulier l'annexe 1, au Groupe de travail sur le commerce électronique pour qu'il établisse le texte définitif du projet de directives sur les systèmes communautaires portuaires, en tenant compte pour cela du document FAL 48/7/2 (Chine) ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Instructions données au Groupe de travail sur le commerce électronique

7.7 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur le commerce électronique d'établir la version définitive des directives sur les systèmes communautaires portuaires, en se fondant sur le document FAL 48/7 et en tenant compte du document FAL 48/7/1 ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

7.8 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.7), le Comité a approuvé la circulaire FAL.5/Circ.54 sur les Directives sur les systèmes communautaires portuaires.

8 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

8.1 Après avoir rappelé que le FAL 46 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.49 relative aux résultats de l'exercice de définition réglementaire et de l'analyse des lacunes de la Convention FAL en ce qui concernait les navires de surface autonomes, le Comité a noté que, ce faisant, entre autres choses, il n'avait pas pris en compte les amendements à la Convention FAL approuvés par le FAL 45, puisqu'ils n'étaient pas encore entrés en vigueur.

8.2 Le Comité a rappelé également que le MSC 106, le LEG 110 et le FAL 47 avaient approuvé la tenue d'une réunion hybride du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (MASS-JWG) d'une durée de cinq jours, soit du 17 au 21 avril 2023, et que le C 128 avait entériné cette décision.

8.3 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 106, le LEG 110 et le FAL 47 avaient décidé que le Groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes pourrait se réunir avant que les trois comités n'aient examiné son ou ses rapports et avaient autorisé le MASS-JWG à se réunir deux fois par année civile jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement, sous réserve de l'approbation du C 129 (juillet 2023).

État d'avancement des travaux sur les navires de surface autonomes menés par d'autres organes

8.4 Le Comité a examiné le document FAL 48/8/2, dans lequel le Secrétariat présentait des renseignements sur les travaux menés par différents organes de l'OMI au sujet des navires de surface autonomes depuis le FAL 47, à savoir les travaux du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, du LEG 107, du Groupe de travail sur les navires de surface autonomes constitué au MSC 107 et du Groupe de travail intersessions sur les navires de surface autonomes relevant du MSC.

8.5 Le Comité a :

- .1 noté les mesures prises au sujet des questions relatives aux navires de surface autonomes et du rapport sur les travaux de la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (MASS-JWG 2), notamment de l'approbation d'une feuille de route actualisée;
- .2 noté qu'il avait été décidé de reporter la troisième réunion du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes, qui devait initialement se tenir en septembre 2023, pour qu'elle ait lieu après le LEG 111 et le FAL 48, mais avant le MSC 108, et approuvé, par une décision concordante, le mandat approuvé par le MSC 107; et
- .3 noté que le séminaire qu'il était prévu de tenir au sujet des incidences, des difficultés et des possibilités qui découleraient de l'exploitation des navires de surface autonomes pour les ports et les pouvoirs publics, qui devait initialement se tenir en septembre 2023, devrait se tenir en même temps que le FAL 48.

8.6 Le Comité a été informé que le séminaire sur les incidences, les difficultés et les possibilités qui découleraient de l'exploitation des navires de surface autonomes pour les ports et les pouvoirs publics se tiendrait le jeudi 11 avril 2024⁵.

Rapport sur les travaux de la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes

8.7 Après avoir examiné le document FAL 48/8 (Secrétariat), ainsi que le rapport de la deuxième réunion du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (MASS-JWG), qui s'était tenue du 17 au 21 avril 2023, le Comité a pris note avec satisfaction des travaux menés par M. Gen Goto (Japon), qui en avait assuré la présidence, et de ceux qui avaient été accomplis par le Groupe de travail mixte.

⁵ On trouvera des renseignements supplémentaires sur le séminaire à l'adresse <https://www.imo.org/fr/About/Events/Pages/IMO-Seminar-on-MASS.aspx?ref=marineregulations.news>.

- 8.8 Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et, en particulier, il a :
- .1 noté qu'un séminaire sur les questions juridiques relatives aux navires de surface autonomes, y compris les questions en lien avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, s'était tenu le 17 avril 2023, avant le MASS-JWG 2;
 - .2 souscrit, en principe, aux décisions du Groupe selon lesquelles :
 - .1 une personne assumant le rôle de capitaine devrait être chargée d'exploiter le navire de surface autonome, indépendamment de son mode d'exploitation ou de son degré ou niveau d'autonomie;
 - .2 il n'était pas forcément nécessaire que le capitaine soit présent à bord du navire de surface autonome, en fonction de la technologie utilisée à bord et de la présence humaine à bord, le cas échéant; et
 - .3 indépendamment du mode d'exploitation ou du degré ou niveau d'autonomie du navire de surface autonome, le capitaine devrait disposer des moyens nécessaires pour intervenir en cas de besoin;
 - .3 noté que le Groupe avait demandé au Secrétariat de dresser une liste des dispositions relatives aux rôles et aux responsabilités du capitaine qui étaient énoncées dans les instruments de l'OMI et dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer afin de recenser les rôles du capitaine qui pourraient être délégués ou confiés à une tierce partie, et avait invité les délégations à soumettre des documents sur les dispositions connexes relatives au capitaine, y compris celles qui étaient énoncées dans des instruments ne relevant pas de la compétence de l'OMI;
 - .4 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle il fallait procéder à un examen détaillé des conditions dans lesquelles un seul et même capitaine pourrait être responsable de l'exploitation de plusieurs navires de surface autonomes, et selon laquelle il appartenait au comité ou aux comités compétents d'examiner ces conditions plus avant;
 - .5 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle plusieurs capitaines pourraient être responsables d'un seul et même navire de surface autonome au cours d'un même voyage, sous certaines conditions, et selon laquelle il appartenait au comité ou aux comités compétents d'examiner ces conditions plus avant;
 - .6 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle un seul capitaine devrait être responsable d'un navire de surface autonome à la fois;
 - .7 pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat sur les moyens possibles d'aller de l'avant en portant à l'attention de l'OIT les faits nouveaux relatifs aux navires de surface autonomes;
 - .8 noté que le Groupe était convenu qu'il était encore trop tôt pour examiner la question du rôle de l'équipage des navires de surface autonome, dans la mesure où la question du rôle du capitaine des navires de surface autonome n'avait pas encore été examinée en détail, et avait décidé d'ajouter ce point au plan de travail du MASS-JWG 3;

- .9 souscrit, en principe, à la décision du Groupe concernant l'expression "centre d'exploitation à distance" et sa définition;
- .10 souscrit, en principe, à la décision du Groupe de ne pas exclure la possibilité qu'un ou plusieurs centres d'exploitation à distance assurent l'exploitation d'un seul et même navire de surface autonome au cours d'un même voyage, sous certaines conditions, sachant que ces conditions devraient être examinées plus avant par le ou les comités compétents;
- .11 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle, toutefois, un seul centre d'exploitation à distance devait être responsable d'un navire de surface autonome à la fois, et que cette question relevait uniquement de la compétence du MSC et ne devait donc pas être examinée plus avant par le Groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes;
- .12 noté que le Groupe était convenu d'examiner plus avant les conditions dans lesquelles il serait possible de procéder à un transfert des responsabilités afférentes à un navire de surface autonome entre deux centres d'exploitation à distance, ainsi que les questions qui se poseraient lorsqu'un centre d'exploitation à distance serait situé hors de la zone de compétence de l'État du pavillon du navire de surface autonome;
- .13 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle une seule et même personne (un capitaine) se trouvant dans un centre d'exploitation à distance pourrait être responsable de plusieurs navires de surface autonomes en même temps, sous certaines conditions, sachant que ces conditions devraient être examinées plus avant par le ou les comités compétents;
- .14 noté que les prescriptions relatives aux centres d'exploitation à distance (MSC 107/5/1, annexe 1) devraient être examinées plus avant par le MSC lorsqu'il procéderait à l'élaboration du recueil MASS;
- .15 souscrit, en principe, à la définition de l'expression "opérateur à distance";
- .16 noté que les prescriptions relatives aux opérateurs à distance (MSC 107/5/1, annexe 1, tableau 4) devraient être examinées plus avant par le MSC lorsqu'il procéderait à l'élaboration du recueil MASS;
- .17 pris note des délibérations sur la désignation d'un capitaine de navire de surface autonome au sein d'un centre d'exploitation à distance, mais décidé que cette question relevait uniquement de la compétence du MSC et ne devait donc pas être examinée plus avant par le Groupe de travail mixte sur les navires de surface autonomes;
- .18 noté que le Groupe et le ou les comités compétents devraient procéder à un échange de vues plus approfondi sur la nécessité qu'un capitaine soit présent à bord lorsque des personnes ou des membres d'équipage étaient présents à bord;
- .19 noté que le Groupe était convenu que la question de la juridiction, y compris les conditions dans lesquelles centre d'exploitation à distance pouvait être situé en dehors du territoire relevant de la juridiction de l'État du pavillon, était à faire examiner par le Comité juridique;

-
- .20 noté que le Groupe était convenu également qu'il appartenait aux États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer d'interpréter ladite convention, mais que cela n'empêchait pas l'OMI, en tant qu'organisme compétent pour les questions relatives aux transports maritimes internationaux, de faciliter la recherche de solutions pratiques et juridiquement réalisables en ce qui concernait les navires de surface autonomes;
- .21 noté que le Groupe était convenu en outre que les propositions pertinentes, telles que celles qui visaient à instaurer un cadre similaire à celui du Code ISM, devraient être examinées par le ou les comités compétents;
- .22 noté que le Groupe avait recommandé au MSC d'examiner plus avant la question de l'application du Code ISM aux navires de surface autonomes;
- .23 noté que le Groupe avait recommandé au MSC de tenir compte, le moment venu, du paragraphe 25.3 du document LEG 110/11/3, dans lequel il était proposé d'inclure dans la section "Introduction" du recueil MASS une sous-section ou un paragraphe portant sur le cadre juridique du recueil;
- .24 souscrit, en principe, à la décision du Groupe selon laquelle il fallait continuer d'utiliser l'acronyme "MASS" ("*Maritime Autonomous Surface Ships*") et sa définition actuelle, tout en notant qu'elle pourrait être modifiée à l'avenir, et à la décision selon laquelle le MSC devrait examiner plus avant les définitions et la terminologie relatives aux navires de surface autonomes lorsqu'il procéderait à l'élaboration du recueil MASS;
- .25 noté que le Groupe était convenu que les modes d'exploitation ou les degrés/niveaux d'autonomie devraient être examinés par le MSC;
- .26 approuvé le plan de travail actualisé du MASS-JWG 3 (MSC 105/5/1, annexe 2), qu'il pourrait être nécessaire d'actualiser à nouveau, compte tenu des résultats et des décisions prises par le Comité à la présente session;
- .27 noté que le MASS-JWG 3 devait se tenir du 11 au 15 septembre 2023 et qu'un séminaire sur les incidences, les difficultés et les possibilités qui découleraient de l'exploitation des navires de surface autonomes pour les ports et les pouvoirs publics aurait lieu le premier jour de cette session;
- .28 approuvé le mandat révisé ci-après du MASS-JWG 3 :
- "Compte tenu des résultats des exercices de définition réglementaire menés par les trois Comités (MSC.1/Circ.1638, LEG.1/Circ.11 et FAL.5/Circ.49) et des échanges de vues qui ont eu lieu au cours du MASS-JWG 2, le MASS-JWG 3 est chargé d'effectuer les tâches suivantes :
- .1 poursuivre l'examen des questions communes, en tenant compte des échanges de vues et des résultats des travaux du FAL 47, du LEG 110 et du MSC 107, y compris en ce qui concerne :
- .1 le rôle et les responsabilités du capitaine et de l'équipage d'un navire de surface autonome;
- .2 les certificats et les autres documents;

- .3 la mise en commun de renseignements dans le cadre de l'obligation de communiquer avec les États côtiers et portuaires, les autorités portuaires, etc.; et
- .4 les questions relatives à la connectivité, à la cybersécurité et à l'exploitation des navires de surface autonomes commandés à distance, en se fondant sur l'annexe 1 du document MASS-JWG 2/WP.1, selon qu'il convient;
- .2 examiner les questions ci-après, à la demande des comités :
 - .1 les définitions et la terminologie relatives aux navires de surface autonomes; et
 - .2 les questions relatives au "centre d'exploitation à distance" et à l'"opérateur à distance", y compris lorsque le centre d'exploitation à distance est situé en dehors de l'État du pavillon;
 - .3 actualiser le plan de travail; et
 - .4 soumettre un rapport écrit aux comités"; et
- .29 noté que le Groupe avait appuyé une proposition visant à organiser un ou plusieurs séminaires sur les innovations technologiques relatives aux navires de surface autonomes, en vue de communiquer des renseignements pertinents aux États Membres, en particulier aux États en développement, et d'encourager ces États à contribuer à l'examen des questions relatives aux navires de surface autonomes au sein de l'Organisation.

Documents soumis par les États Membres au titre du présent point de l'ordre du jour

8.9 Le Comité était saisi, pour examen, des documents suivants :

- .1 FAL 48/8/1, dans lequel les Émirats arabes unis et la Fédération de Russie rendaient compte des délibérations qui s'étaient tenues sur les questions recensées par le Comité FAL concernant la réglementation des navires de surface autonomes et examinaient les moyens possibles de faire avancer les travaux;
- .2 FAL 48/8/3, dans lequel les Émirats arabes unis proposaient de réviser et de mettre à jour la feuille de route concernant les navires de surface autonomes approuvée par le Comité FAL et de laisser en suspens jusqu'au FAL 50 l'examen des amendements qu'il était 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 figuraient à l'annexe 7 du document FAL 47/22/Add.1;
- .3 FAL 48/8/4, dans lequel la Fédération de Russie présentait des renseignements sur les faits nouveaux intervenus récemment dans ce pays en ce qui concernait la réglementation juridique applicable aux navires de surface autonomes; et

-
- .4 FAL 48/8/5, dans lequel les Émirats arabes unis et le Libéria présentaient les travaux menés par le Comité de la sécurité maritime en vue d'assurer une bonne gouvernance du réseau applicable aux navires de surface autonomes, aux fins d'examen par le Comité.
- 8.10 Lors des échanges de vues qui ont suivi, les avis ci-après ont été exprimés :
- .1 la feuille de route devrait être révisée et harmonisée avec celles du MSC et du Comité juridique;
- .2 les travaux du Comité FAL ne devraient pas retarder l'approbation, au MSC 108, du recueil de règles de sécurité non obligatoires applicables aux navires de surface autonomes;
- .3 si certaines délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient qu'on laisse en suspens jusqu'au FAL 50 l'examen des amendements qu'il était 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 relevaient du Comité FAL (tels qu'ils figuraient à l'annexe 7 du document FAL 47/22/Add.1), sachant que ces amendements devaient être fondés sur le nouveau recueil MASS obligatoire, d'autres délégations étaient d'avis que les amendements devaient être adoptés par le FAL 50, de sorte que les amendements à la Convention FAL entrent en vigueur en même temps que le recueil MASS obligatoire;
- .4 la connectivité était l'une des questions qu'il fallait traiter en priorité aux fins de l'exploitation à distance des navires de surface autonome et il s'agissait d'une question qui intéressait les travaux du Comité FAL, mais il fallait reporter l'examen de cette question par le Comité FAL et le Groupe de travail mixte, jusqu'à ce que le Sous-comité NCSR et le MSC l'aient examinée en détail, afin d'éviter que les travaux se chevauchent;
- .5 la question de l'utilisation des voies de communication utilisées aux fins du guichet unique maritime, en particulier par la radio, relevait de la compétence du Comité FAL et il fallait éviter tout chevauchement avec les voies réservées à l'exploitation des navires de surface autonome.
- .6 la délivrance de titres aux personnes participant à l'exploitation des navires de surface autonome, et la vérification de leur identité, étaient essentielles; et
- .7 il était essentiel d'établir des principes d'intégrité, de confidentialité et de vérification de l'identité dans le recueil MASS.

Constitution du Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités

8.11 Après avoir examiné les questions qui précèdent, le Comité a constitué le Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités et l'a chargé de réviser la feuille de route visant à traiter les questions relatives aux navires de surface autonomes qui étaient liées à la Convention FAL, en tenant compte du document FAL 48/8/3 et de l'annexe 6 du document FAL 47/22/Add.1, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

8.12 Après avoir examiné la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.8), le Comité a approuvé la feuille de route visant à traiter les questions relatives aux navires de surface autonomes qui étaient liées à la Convention FAL, telle qu'elle figure à l'annexe 4.

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

9.1 Le Comité a rappelé que le FAL 46 avait approuvé la circulaire FAL.5/Circ.50 intitulée "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux", décidé de reporter la date souhaitable d'achèvement des travaux relatifs au résultat 5.14 intitulé "Élaboration de directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux" et de faire de nouveau figurer la question correspondante à l'ordre du jour du Comité, à sa prochaine session.

9.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 47 avait examiné le document FAL 47/21/1, dans lequel le Kenya *et al.* présentaient un résumé des travaux de l'atelier à l'intention des parties prenantes du secteur maritime sur la détection du trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes internationales et la conduite d'enquêtes en la matière, qui avait été organisé par la Thaïlande les 6 et 7 décembre 2022, et qu'il avait noté qu'un certain nombre de recommandations énoncées dans le document pouvaient avoir des incidences sur les Directives.

9.3 Lorsqu'il a examiné le document FAL 48/9, dans lequel la Belgique *et al.* communiquaient des renseignements sur les directives communes du secteur sur le trafic illicite d'espèces sauvages, le Comité a noté que les délégations étaient en général favorables à l'inclusion des directives du secteur dans les Directives de l'OMI. Une délégation préférerait inclure un lien renvoyant aux directives du secteur afin de ne pas devoir apporter des amendements aux Directives de l'OMI visant à prendre en compte les modifications apportées aux directives du secteur.

9.4 La délégation kényane a exprimé des préoccupations au sujet de certains passages figurant dans les directives du secteur, tels que "*Links between an Africa-based shipper and one or more parties in known transit or destination countries in Asia could be a risk factor*" et "*Do commodities shipped involve high-risk countries and routes? Much of the most trafficked wildlife originates in just a small number of countries in Africa, while several locations in Asia consistently appear as key transit and destination hotspots*", qui pourraient avoir des effets négatifs sur la croissance des entreprises, du commerce et des investissements d'Afrique, sur la compétitivité du continent et sur les cotisations d'assurance, ainsi que des incidences économiques négatives, en particulier dans les cas où l'Afrique n'était pas le consommateur final des activités illicites.

9.5 Lorsqu'il a examiné le document FAL 48/9/1, dans lequel l'Afrique du Sud *et al.* formulaient une proposition visant à modifier les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux et à adopter le texte au moyen d'une résolution FAL, le Comité a pris note des avis ci-après qui avaient été exprimés :

- .1 l'adoption et la mise en œuvre efficaces des Directives ne pouvaient être assurées que par la collaboration entre les États Membres et les parties

prenantes internationales du secteur maritime, c'est pourquoi il était nécessaire d'instaurer une coopération bilatérale ou multilatérale;

- .2 les Directives étaient un moyen supplémentaire de prévenir et de combattre l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord consistant à renforcer la sensibilisation et la participation de toutes les parties prenantes concernées; et
- .3 il faudrait insérer une mention à la résolution de l'Assemblée A.1190(33) dans un nouvel alinéa du préambule.

Instructions données au Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités

9.6 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités d'examiner en détail les amendements proposés et d'établir le texte définitif du projet de résolution, en tenant compte des documents FAL 48/9 et FAL 48/9/1, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

9.7 Après avoir reçu la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.8), le Comité a pris note des préoccupations exprimées au cours des échanges de vues du Groupe au sujet de la mention des directives communes du secteur dans les Directives révisées, du fait que les directives communes contenaient des affirmations concernant des régions particulières, ce qui nuisait à la croissance des entreprises, du commerce et des investissements de ces régions, et affectait leur capacité concurrentielle et les primes d'assurance, et avait des conséquences négatives sur l'économie, sachant, en particulier, que l'Afrique n'était pas le consommateur final des produits de ces activités illicites. Les affirmations qui avaient soulevé des préoccupations étaient les suivantes (en anglais seulement) :

.1 *"Links between an Africa based shipper and one or more parties in known transit or destination countries in Asia could be a risk factor"*;

.2 *"Do commodities shipped involve high-risk countries and routes ? Much of the most trafficked wildlife originates in just a small number of countries in Africa, while several locations in Asia consistently appear as key transit and destination hotspots"*, et

la délégation qui a exprimé ces préoccupations avait demandé au Groupe de travail de réviser ces affirmations dans les directives communes du secteur avant leur inclusion dans les Directives de l'OMI.

9.8 Le Comité a pris note également des avis ci-après qui avaient été exprimé lors des échanges de vues du Groupe :

- .1 le texte original de ce document provenait du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD);
- .2 lorsqu'ils avaient élaboré le document FAL 48/9, les coauteurs n'avaient pas prévu que cela pourrait nuire à l'économie d'une région; et
- .3 ces directives étaient élaborées, modifiées et mises à jour par le secteur et il n'appartenait donc pas à l'OMI de les modifier.

9.9 Le Comité a ensuite adopté la résolution FAL.17(48) sur 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 à l'annexe 5.

9.10 Après que le Comité a adopté ladite résolution, la délégation du Kenya a informé le Comité que, à la suite des échanges de vues tenus au sein du Groupe, le Kenya s'était mis en relation avec le PNUD qui avait confirmé que les affirmations mentionnées au paragraphe 9.7 ne provenaient pas de documents du PNUD et que ces affirmations avaient été quelque peu modifiées par rapport à la version initiale obtenue de rapports d'ONG. Ces affirmations modifiées avaient tendance à nuire à la croissance des entreprises, du commerce et des investissements en Afrique, et à affecter la capacité concurrentielle de la région et les primes d'assurance, et avaient des conséquences négatives sur l'économie, sachant, en particulier, que l'Afrique n'était pas le consommateur final des produits de ces activités illicites. Ces affirmations laissaient entendre que le trafic d'espèces sauvages était limité à ces régions alors que plusieurs rapports indiquaient que les cas de trafic d'espèces sauvages trouvaient leur origine dans diverses parties du monde. La délégation du Kenya avait demandé à l'auteur du document de revoir ces affirmations, en raison de leurs incidences, avant la session du Comité et pendant les échanges de vues du Groupe. En outre, le Secrétariat de la CITES n'avait pas publié de liste de zones à risque ou de facteurs de risque, et la délégation du Kenya a estimé que l'OMI ne devrait pas être considérée comme acceptant le classement en catégories d'entreprises ou de régions comme facteurs de risque ou zones à risque.

9.11 La délégation observatrice du WSC a fait savoir au Comité que les directives communes du secteur avaient été soigneusement mises au point en étroite collaboration avec de nombreuses organisations sur une période de plusieurs mois et que le PNUD avait appuyé ce document. Les directives du secteur avaient pour but d'aider les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement maritime à détecter les expéditions illicites d'espèces sauvages et, partant, de contribuer à la protection de ces espèces. Ces directives étaient fondées sur des publications existantes du PNUD et les références utilisées étaient reprises *in extenso* de documents approuvés par le PNUD et les pouvoirs publics, et le WSC avait supprimé de bonne foi les noms de pays nommés explicitement qui étaient effectivement mentionnés dans les documents approuvés par le PNUD et les pouvoirs publics. Enfin, la délégation observatrice du WSC a fait savoir qu'elle informerait les coauteurs des directives communes du secteur des points soulevés au sein du Comité.

Cours d'apprentissage en ligne intitulé "Introduction à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes"

9.12 Le Comité a noté que le nouveau cours d'apprentissage en ligne intitulé "Introduction à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes" serait disponible à compter du 20 mai 2024 sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'OMI.

10 INTRODUCTION DE LA NOTION DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LES PASSAGERS (RPCV)/DOSSIERS PASSAGERS (PNR) DANS LE TRANSPORT MARITIME

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

10.2 Le Comité a rappelé également que le FAL 46 était convenu d'inclure les ensembles de données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs et au dossier passager, tels que proposés par l'OMD, dans la liste des ensembles de données prioritaires afin que l'EGDH les examine.

10.3 Le Comité a rappelé par ailleurs que le FAL 47 :

- .1 avait décidé d'inclure l'ensemble de données de l'OMI relatives aux RPCV dans le Répertoire de l'OMI (FAL.5/Circ.51);
- .2 avait noté que l'EGDH n'avait pas établi la version définitive du projet d'ensemble de données relatives aux renseignements concernant les réservations (BRI)/au dossier passager (PNR) et, par conséquent, que cet ensemble ne serait pas inclus dans le Répertoire de l'OMI pour l'instant, et avait reporté à 2024 la date souhaitable d'achèvement des travaux; et
- .3 était convenu que toute modification apportée aux prescriptions de la Convention FAL qui avaient trait aux renseignements concernant les membres d'équipage et les passagers aux fins d'inclusion d'autres RPCV et renseignements concernant les réservations/le dossier passager devrait être élaborée dans le cadre d'un nouveau résultat.

10.4 Le Comité a rappelé en outre que l'Australie et l'OMD avaient demandé dans le document FAL 48/17/1 que soit inscrit à la présente session un nouveau résultat afin d'inclure dans la Convention FAL une obligation de déclaration des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des renseignements concernant les réservations (BRI)/le dossier passager (PNR), et que cette question serait examinée au titre du point 17 de l'ordre du jour.

10.5 Le Comité a noté que l'EGDG 8 et l'EGDH 9 avaient :

- .1 établi, sous leur forme définitive, les éléments de données supplémentaires de l'OMI relatifs aux renseignements concernant les membres d'équipage et les véhicules des passagers à inclure dans l'ensemble de données de l'OMI relatives aux RPCV (EGDH 8/13, annexe 2), tels que présentés dans le document FAL 48/6/2, aux fins d'examen à la présente session; et
- .2 établi, sous sa forme définitive, l'ensemble de données relatives aux renseignements concernant les réservations (EGDH 8/13, annexe 3) et recommandé de différer l'inclusion de cet ensemble dans le Répertoire de l'OMI afin de pouvoir, au préalable, acquérir de l'expérience dans le cadre des projets pilotes actuellement menés par l'OMD et la CLIA et, dans le cadre des travaux menés par le Comité de la simplification des formalités sur les RPCV et les BRI, de faire avancer les délibérations au sujet de la proposition visant à élaborer un nouveau résultat visant à modifier la Convention FAL de manière à y inclure les RPCV et le PNR (EGDH 9/14, paragraphe 19).

10.6 S'agissant des éléments de données supplémentaires de l'OMI relatifs aux renseignements concernant les membres d'équipage et les véhicules des passagers à inclure dans l'ensemble de données de l'OMI relatives aux RPCV, le Comité a rappelé qu'il avait décidé de renvoyer le document FAL 48/6/2 au Groupe de travail sur le commerce électronique (voir le paragraphe 6.16) afin qu'il examine en détail la proposition de l'EGDH et qu'il donne son avis au Comité sur la marche à suivre.

10.7 Le Comité a suivi la recommandation de l'EGDH et a décidé de différer l'inclusion de l'ensemble de données relatives aux BRI dans le Répertoire de l'OMI, en attendant d'acquérir une expérience dans le cadre des projets pilotes menés actuellement par l'OMD et la CLIA.

10.8 Le Comité a prié le Secrétariat de continuer à participer aux réunions pertinentes de l'OMD, et a encouragé les États Membres à envisager de participer également à ces réunions et à faire part de leurs pratiques et intérêts nationaux.

Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes – Module maritime

10.9 Le Comité a pris note des renseignements que le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) avait communiqués dans le document FAL 48/10 au sujet des travaux menés récemment dans le cadre du Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes, une initiative mondiale phare du Bureau visant à recueillir les données relatives aux voyageurs auprès des exploitants maritimes.

10.10 Lors de l'examen de la question, le Comité a pris note des avis suivants :

- .1 en se fondant sur l'expérience acquise dans le transport aérien, il était possible d'utiliser les données relatives aux passagers du secteur maritime pour et lutter contre le terrorisme et détecter les grands criminels;
- .2 des ensembles de données normalisées au niveau mondial permettront au secteur de ne pas être soumis à différentes demandes présentées de différentes manières par plusieurs États, réduisant ainsi la charge qui pèse sur les transporteurs; et
- .3 une norme internationale de collecte des renseignements concernant les réservations auprès des compagnies maritimes limiterait la charge imposée aux transporteurs et faciliterait l'automatisation du traitement des données par les autorités nationales mais il faudrait examiner de près la protection des données.

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

11.1 Le Comité a rappelé que le FAL 44 avait décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "Analyse des moyens possibles de vérifier la conformité avec la Convention visant à faciliter le trafic maritime international", en prévoyant deux sessions pour achever les travaux.

11.2 Le Comité a rappelé également la décision qu'il avait prise de ne pas inclure la Convention FAL dans le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et de trouver d'autres moyens de vérifier la conformité avec la Convention FAL.

11.3 Le Comité a rappelé en outre que le FAL 47 avait invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions et des documents connexes au FAL 48, faute de quoi le Comité supprimerait ce résultat.

11.4 Aucun document n'ayant été soumis à la présente session, le Comité a décidé de supprimer ce résultat de son agenda.

12 MOUVEMENTS MIGRATOIRES MIXTES DANGEREUX EFFECTUÉS PAR MER

12.1 Le Comité a rappelé qu'en 2021, le HCR avait lancé l'idée de constituer de nouveau le Groupe interinstitutions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, afin d'envisager, de planifier et d'exécuter des mesures et des interventions conjointes et coordonnées à l'appui de la prévention des voyages dangereux en mer, des activités de recherche et de sauvetage et du débarquement en toute sécurité. Le Cabinet du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, l'ICS, l'OIT, l'OMI, l'OIM, le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), le Bureau des affaires juridiques et l'ONUDC avaient été invités à participer aux travaux du Groupe.

12.2 Le Comité a rappelé également que ce groupe avait été rebaptisé et qu'il s'appelait désormais "Groupe interinstitutions sur la protection des réfugiés et des migrants se déplaçant par la mer", pour éviter toute confusion eu égard à la Convention SOLAS.

12.3 Le Comité a rappelé en outre que le MSC 106 avait adopté la résolution MSC.528(106) relative à la coopération recommandée pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, le sauvetage des personnes en détresse en mer et le débarquement en toute sécurité des survivantes et survivants.

12.4 Le Comité a noté que le Groupe interinstitutions sur la protection des réfugiés et des migrants se déplaçant par la mer s'était réuni 11 fois. Les trois dernières réunions s'étaient tenues le 12 juillet 2023, le 30 octobre 2023 et le 11 mars 2024, sachant que la réunion du 12 juillet 2023 avait été consacrée à l'océan Indien occidental, que la réunion du 30 octobre 2023 avait porté sur l'engagement multipartite sur la protection en mer et sur le cours d'apprentissage en ligne de l'OIM et du HCR relatif à la protection en mer et que la réunion du 11 mars 2024 avait été consacrée à la présentation du Centre for Humanitarian Action at Sea. Le Groupe avait également été informé de l'état d'avancement des travaux de révision visant à établir la troisième version de la brochure élaborée conjointement par le HCR, l'OMI et l'ICS, intitulée "Sauvetage en mer – Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants".

12.5 Le Comité a noté que le MSC 107 avait examiné la proposition visant à élaborer des directives destinées à aider les capitaines de navires et les centres de coordination de sauvetage (RCC) à traiter les cas de personnes décédées trouvées à bord d'embarcations transportant des migrants et les cas de personnes décédées après leur récupération en mer, afin de compléter les directives qui étaient énoncées dans la résolution MSC.528(106), et qu'il avait souscrit à cette proposition, sachant que ces directives pouvaient être élaborées soit au moyen de modifications à la résolution MSC.528(106), soit sous la forme de directives à part entière.

12.6 La délégation libérienne a informé le Comité que les Émirats arabes unis et le Libéria avaient soumis le document MSC 108/9/1, dans lequel ils proposaient d'élaborer une circulaire conjointe MSC-FAL sur le traitement des cas de personnes décédées parmi les migrantes et migrants secourus. Le Comité examinerait, à sa prochaine session, les conclusions que le MSC 108 aurait tirées après avoir examiné la proposition.

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

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

13.1 Le Comité a noté qu'en 2023, 53 cas d'embarquement de passagers clandestins avaient été signalés à l'Organisation, et que le nombre de passagers clandestins signalés était de 148.

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

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nombre de cas	61	28	55	63	48	55	54	50	64	53
Nombre de passagers clandestins	120	80	163	157	182	138	55	96	131	148

13.3 Le Comité a rappelé les renseignements que l'International Group of P&I Clubs avait communiqués sur ses statistiques de cas d'embarquement de passagers clandestins aux sessions précédentes du Comité, comme indiqué ci-dessous :

Données recueillies et analysées	2007/2008	2011/2012	2014/2015	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
Nombre de cas	842	774	503	432	364	418	364	345
Nombre de passagers clandestins	1 955	1 640	1 274	1 320	919	1 234	1 050	892
Coût total (en millions de dollars)	14,3	15,3	9,3	9,5	8,0	7,8	8,9	5,9
Coût par cas d'embarquement clandestin (en milliers de dollars)	17,0	19,8	18,5	22,0	22,0	18,6	24,4	17,1
Coût par passager clandestin (en milliers de dollars)	7,3	9,3	7,3	6,7	8,7	6,3	8,4	6,6

13.4 Le Comité a rappelé la résolution A.1074(28), intitulée "Notification et diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)", et a prié les États Membres et les organisations internationales de fournir à l'Organisation des renseignements précis et en temps voulu sur les cas d'embarquement de passagers clandestins, en utilisant à cette fin le module⁶ du GISIS, conformément à la Norme 4.7.1 de la Convention FAL.

⁶ Se reporter au Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) - Base de données du module FAL (FALD) et base de données des points de contact en matière de simplification des formalités (CAFALD) (lettre circulaire n° 3281).

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

13.5 Le Comité a noté que, depuis le lancement de la plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer dans le GISIS⁷, le 6 juillet 2015, seuls 34 cas avaient été signalés dans la base de données.

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

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

14.1 Le Comité a examiné le document FAL 48/14, dans lequel le Secrétariat rendait compte de l'état d'avancement des activités relatives à l'application de la Convention FAL qui avaient été menées dans le cadre du PICT entre décembre 2022 et décembre 2023, et il a pris note de la réalisation des activités suivantes :

- .1 Quatre séminaires nationaux avaient été organisés, en Albanie, aux Îles Cook, au Kazakhstan et au Samoa, pour promouvoir l'adhésion à la Convention FAL et en améliorer l'application. Ces séminaires nationaux avaient permis de mieux comprendre la Convention FAL, les moyens électroniques nécessaires à l'accomplissement des formalités concernant les navires et l'utilisation du guichet unique.
- .2 Un séminaire régional sur la facilitation du trafic maritime international avait été organisé aux Fidji, auquel avaient participé des représentantes et représentants des services de douanes, des administrations maritimes et des autorités portuaires de 13 États insulaires du Pacifique (Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Kiribati, Nauru, Nioué, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu).
- .3 Une mission d'évaluation des besoins avait été organisée en décembre 2023 pour appuyer l'action menée par le Togo en vue de mettre en place un guichet unique maritime dans le port de Cotonou. Cette mission avait permis de recenser les besoins spécifiques correspondants et de formuler des recommandations visant à combler les lacunes en qui concernait l'organisation, la législation, la sûreté et les aspects techniques et opérationnels, aux fins de la mise en place d'un guichet unique maritime dans le port de Cotonou.
- .4 L'OMI avait mené une nouvelle étude dans la région de l'Amérique latine en 2023, en vue d'évaluer le niveau de mise en œuvre des mesures visant à faciliter le transport maritime international et, en particulier, des solutions numériques applicables à l'interface navire/port qui permettaient de faciliter les procédures d'accomplissement des formalités et les escales au port

⁷ Se reporter au Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) - Plateforme interinstitutions de partage de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer (lettre circulaire n° 3569).

au Brésil, au Chili, en Colombie, en Équateur, au Paraguay, au Pérou et en Uruguay. L'étude avait été conclue en mars 2024, et l'OMI et les pays d'Amérique centrale et d'Amérique latine disposaient d'une étude sur la situation de ces pays sur le plan de la mise en œuvre du guichet unique. Un exercice de suivi serait mis en œuvre par la suite. Ces travaux s'inscrivaient dans le droit fil des décisions de l'Assemblée de l'OMI qui étaient énoncées dans les résolutions A.1166(32) et A.1167(32).

- .5 L'OMI avait mené une activité dans la région de l'Amérique centrale afin d'assurer le suivi des études consultatives réalisées en 2021 au Honduras et au Costa Rica. Cette activité avait permis de faire le point de la situation en ce qui concernait les recommandations formulées et les lacunes recensées en 2021, et de nouvelles recommandations avaient été formulées à l'intention de ces pays.
- .6 En ce qui concernait le projet de guichet unique maritime des Fidji mis en œuvre en collaboration avec la Banque mondiale, l'étude sur l'analyse des lacunes du port en matière de logistique menée par les consultants, l'OMI et la Banque mondiale avait été validée par les parties prenantes des Fidji en août 2023, ce qui constituait une étape préparatoire en vue de la mise en place d'un guichet unique maritime aux Fidji. Afin de poursuivre le projet, il avait été demandé aux Fidji de soumettre une lettre indiquant que le pays était déterminé et prêt à établir un guichet unique maritime. Le Comité a noté avec satisfaction que la Norvège et Antigua-et-Barbuda participaient à la mise en œuvre du projet.
- .7 Le projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWiFT) avait été mis en œuvre avec l'aide financière et technique de Singapour. Le Comité a rappelé que ce projet avait été examiné en détail au titre du point 5 de l'ordre du jour, dans le cadre de l'examen du document FAL 48/5/1 (voir les paragraphes 5.5 à 5.7).

14.2 Le Comité a noté que deux cours d'apprentissage en ligne sur la facilitation avaient été lancés depuis le FAL 47 :

- .1 le cours d'apprentissage en ligne introductif sur la mise en place du guichet unique maritime, lancé en septembre 2023 (pour de plus amples renseignements, se reporter à la lettre circulaire n° 4473 en date du 11 septembre 2023); et
- .2 le cours d'apprentissage en ligne sur l'introduction à la lutte contre le trafic illicite d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes, qui devrait être disponible le 20 mai 2024.

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

15 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

15.1 Lorsqu'il a examiné le document FAL 48/15 (Secrétariat), le Comité a pris note des décisions pertinentes que le C 129 et le C 130 avaient prises au sujet des relations avec les organisations non gouvernementales, des demandes d'admission au statut consultatif et des questions connexes.

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

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

16.1 Le Comité a rappelé que le FAL 47 avait approuvé les amendements au document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.1) (dénommés ci-après "les méthodes de travail du Comité") qui visaient à :

- .1 incorporer le texte révisé de la liste de contrôle pour l'examen des questions liées à l'élément humain;
- .2 incorporer la période de cinq jours ouvrables, initialement adoptée dans le cadre des réunions à distance, pour permettre aux délégations de formuler des observations sur le projet de rapport par correspondance, et faire en sorte que les observations soumises pendant cette période de cinq jours ne concernent que des modifications d'ordre rédactionnel et les déclarations des délégations; et
- .3 prévoir qu'il ne faudrait pas présenter les documents en séance plénière, tout en prévoyant la souplesse nécessaire pour que les auteurs des documents puissent présenter des perspectives et des renseignements supplémentaires qui n'étaient pas mentionnés dans le document soumis, tels que des renseignements actualisés, le cas échéant, ou des précisions nécessaires, et communiquer ces renseignements au début des échanges pertinents.

16.2 Le Comité a noté que le LEG 110 avait approuvé la circulaire LEG.1/Circ.14, qui contenait le document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité juridique, tel que modifié, afin d'inclure la période de cinq jours ouvrables et la disposition selon laquelle il ne fallait pas présenter les documents en séance plénière.

16.3 Le Comité a noté également que le MSC 107 et le MEPC 80 avaient approuvé, par une décision concordante, les amendements au document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires, dont le texte avait été diffusé sous couvert de la circulaire MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.5, lesquels rendaient compte de la décision des comités d'ajouter dans la section "Élaboration des documents" de ce document un nouveau paragraphe concernant le portail de soumission de documents de séance hébergé sur le site IMODOCS. Le Comité a noté par ailleurs que le MSC 107 avait recommandé au Comité de la simplification des formalités et au Comité de la coopération technique de mentionner le portail dans leurs directives respectives sur les méthodes de travail.

16.4 Le Comité a noté en outre que le MSC 107 avait décidé de mettre un terme à la pratique consistant à prendre des décisions par correspondance.

16.5 Le Comité a noté par ailleurs que le TC 73 avait approuvé la circulaire TC.1/Circ.77 sur les amendements au document sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la coopération technique, qui visaient à y inclure la période de cinq jours ouvrables et la disposition selon laquelle il ne fallait pas présenter les documents en séance plénière.

16.6 Après avoir examiné les amendements approuvés par le MSC 107 et le MEPC 80, le Comité est convenu de remplacer le paragraphe 6.2 de la section intitulée "Élaboration des documents" des méthodes de travail du Comité par le texte suivant :

"6.2 Pour faciliter le traitement des documents de séance, il faudrait les soumettre via le portail de soumission de documents de séance, auquel il peut être accédé en cliquant sur l'onglet "Soumissions" sur la page d'accueil du site IMODOCS (<https://docs.imo.org>)⁸. L'auteur de chaque document soumis via le portail recevra une notification par laquelle il sera accusé réception du document, et il pourra en vérifier le statut sur le portail. Pour toute question relative au portail, les utilisateurs sont priés d'envoyer un courriel au Secrétariat de l'OMI à l'adresse suivante : team@imo.org."

16.7 En outre, tenant compte de l'adoption par l'A 33 de la résolution A.1174(33), intitulée "Application du Plan stratégique de l'Organisation", qui annulait la résolution A.1130(30), le Comité a décidé de remplacer la référence correspondante dans les méthodes de travail du Comité.

16.8 Le Comité a ensuite approuvé les amendements au texte du document sur l'organisation et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.1) mentionnés aux paragraphes 16.6 et 16.7 ci-dessus, et a prié le Secrétariat de publier le texte révisé des méthodes de travail sous la cote FAL.3/Circ.217/Rev.2.

Règlement intérieur du Comité

16.9 Le Comité a rappelé que le FAL 42 avait adopté le Règlement intérieur révisé du Comité de la simplification des formalités.

16.10 Le Comité a rappelé que le C 129 avait :

- .1 demandé aux comités d'informer le C 132 des résultats des travaux qu'ils auraient entrepris en vue de réviser leur Règlement intérieur respectif;
- .2 demandé également au Secrétariat de communiquer des renseignements au C 132 sur les éventuels points de convergence et/ou de divergence entre les règlements intérieurs en vigueur; et
- .3 décidé que le C 132 chargerait le Groupe de travail sur la réforme du Conseil de procéder à l'examen et à l'harmonisation des règlements intérieurs, si cela s'avérait nécessaire.

16.11 En ce qui concernait l'harmonisation du Règlement intérieur, y compris l'intégration d'articles relatifs à l'utilisation des moyens permettant d'organiser des réunions hybrides, le Comité a noté que le MEPC 81 était convenu d'informer le C 132 qu'aucune observation n'avait été formulée à cette session à ce sujet et qu'il avait noté que toute observation pouvait être soumise directement au C 132, afin que le Groupe de travail sur la réforme du Conseil les prenne en compte dans ses travaux.

16.12 Compte tenu de la décision du MEPC 81 à ce sujet, et étant donné qu'aucune observation n'avait été formulée à cet égard, le Comité a décidé d'inviter les États Membres à soumettre leurs observations directement au C 132, afin que le Groupe de travail sur la réforme du Conseil les prenne en compte dans ses travaux.

⁸ Se reporter à la lettre circulaire n° 4662 du 16 décembre 2022.

17 PROGRAMME DE TRAVAIL

Propositions de nouveaux résultats

Proposition d'inscription d'un nouveau résultat visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation

17.1 Le Comité a examiné le document FAL 48/17, dans lequel la Chine *et al.* proposaient de mettre au point une stratégie de l'OMI en matière de transition numérique, afin de former un front commun sur la question au sein de l'Organisation et dans l'ensemble du secteur maritime.

17.2 Le Comité a pris note des avis suivants :

- .1 il convenait de créer un groupe de travail mixte de tous les comités au sein de l'Organisation et de coordonner les travaux avec d'autres organisations internationales, selon que de besoin;
- .2 la transition numérique n'était pas une entité en soi mais plutôt un moyen d'atteindre un certain nombre d'objectifs centraux au sein de l'Organisation, notamment la décarbonation des transports maritimes, un avenir dématérialisé dans le secteur maritime et l'amélioration de la sécurité et de la sûreté; il s'agissait d'une stratégie croisée englobant les travaux de tous les comités et sous-comités, et le document susmentionné devrait être examiné par le Conseil afin qu'il donne des orientations;
- .3 la stratégie devrait prendre en considération la chaîne logistique maritime globale et devrait également tenir compte des besoins des propriétaires de cargaisons et des expéditeurs en termes de visibilité, prévisibilité, sûreté et durabilité, sans oublier l'aspect crucial de la cybersécurité; et
- .4 la date souhaitable d'achèvement des travaux, fixée à 2026, n'était pas appropriée dans la mesure où il fallait coordonner les travaux de différents organes de l'OMI.

17.3 Le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2024-2025 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 un résultat intitulé "Mise au point d'une stratégie globale en matière de transition numérique dans le secteur maritime", en fixant à 2027 la date souhaitable d'achèvement des travaux et en invitant le MSC et le MEPC à s'associer aux travaux.

Proposition visant à ajouter un nouveau résultat au programme de travail afin d'inclure dans la Convention FAL une obligation de déclaration des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des renseignements concernant les réservations (BRI)/le dossier passager (PNR)

17.4 Le Comité a examiné le document FAL 48/17/1, dans lequel l'Australie et l'OMD proposaient d'inclure, dans la Convention FAL, une obligation de déclaration des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des renseignements concernant les réservations (BRI)/le dossier passager (PNR) qui s'appliquerait au secteur des navires de croisière et à d'autres secteurs des transports maritimes.

17.5 Après avoir examiné la proposition, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2024-2025 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 un résultat intitulé "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", en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Proposition de 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

17.6 Le Comité a examiné le document FAL 48/17/2, dans lequel la Dominique *et al.* proposaient de 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.

17.7 Après avoir examiné la proposition, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2024-2025 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 un résultat intitulé "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))", en fixant à 2027 la date souhaitable d'achèvement des travaux et en invitant le MSC à s'associer aux travaux.

Proposition d'inscription d'un nouveau résultat visant à revoir la notion de "travailleurs clés" et amendements connexes à la Convention FAL

17.8 Le Comité a examiné le document FAL 48/17/3, dans lequel le Bangladesh *et al.* proposaient de réexaminer la notion de "travailleur clé" dans la Convention FAL.

17.9 Les avis ci-après ont été exprimés :

- .1 les administrations nationales conçoivent, adoptent et mettent en œuvre des dispositions législatives concernant les procédures d'immigration, les programmes de vaccination et l'affectation des ressources médicales compte tenu des circonstances nationales uniques et propres à chaque pays, et les travaux relatifs à ce nouveau résultat devraient tenir compte de ces considérations nationales entourant de telles dispositions. Les travaux devraient en outre être entrepris en collaboration avec d'autres organes concernés de l'OMI et l'OIT;
- .2 il était plus pratique de préserver les avantages substantiels dont bénéficiaient les "travailleurs clés" que d'élargir la portée de la définition. Toutefois, si la portée de l'expression "travailleurs clés" était élargie, il faudrait qu'elle soit alignée sur les documents de l'OMI et de l'OIT pour éviter toute divergence. En outre, il faudrait tenir compte de la capacité des États Membres à faire face à une crise de santé publique et il conviendrait d'encourager l'assistance et la coopération internationales en conséquence; et
- .3 les travaux devraient porter sur l'examen de la liste des autres membres du personnel maritime qui figure dans la note de bas de page de la lettre circulaire n° 4204/Add.35/Rev.3, en particulier les inspecteurs des organismes reconnus.

17.10 Après avoir examiné la proposition, le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2024-2025 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 un résultat intitulé "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", en fixant à 2026 la date souhaitable d'achèvement des travaux. Le Comité a invité les États Membres et les organisations internationales intéressées à prendre contact avec la République de Corée en vue d'élaborer une proposition aux fins d'examen au FAL 49.

Élaboration de directives conjointes FAL-MEPC-MSC sur les certificats électroniques

17.11 Le Comité a rappelé la décision d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Élaboration de directives conjointes FAL-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres" (voir le paragraphe 2.12).

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

17.12 Le Comité a rappelé la décision d'inscrire un nouveau résultat intitulé "Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1)" (voir le paragraphe 19.4).

Décisions des autres organes de l'OMI qui ont une incidence sur le programme de travail du Comité FAL

Révision des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes

17.13 Après avoir noté que le MSC 107 avait décidé d'inscrire à son agenda biennal un résultat intitulé "Révision des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) et identification des prochaines étapes qui permettront de renforcer la cybersécurité maritime", le Comité a décidé d'inscrire à son agenda biennal pour la période 2024-2025 et à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 le résultat intitulé "Révision des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) et identification des prochaines étapes qui permettront de renforcer la cybersécurité maritime", en tant qu'organe associé aux travaux, en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

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

17.14 Après avoir noté que le MSC 107 avait décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "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", le Comité a décidé d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale un résultat intitulé "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", en tant qu'organe associé aux travaux.

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

17.15 Le Comité a noté que le MSC 107 avait décidé de déplacer le résultat 2.11 (Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation) à son agenda au-delà de la période biennale, pour avoir la possibilité de réexaminer cette question, si nécessaire, afin de réviser les services maritimes existants et/ou d'en inclure de nouveaux.

Examen du renforcement et de l'amélioration du multilinguisme et des services linguistiques à l'OMI

17.16 Le Comité a noté que le C 129 avait décidé d'inclure dans sa liste des résultats pour la période biennale 2022-2023 un résultat intitulé "Examen du renforcement et de l'amélioration du multilinguisme et des services linguistiques à l'OMI", qui relèverait de l'orientation stratégique 8, et ferait l'objet de travaux continus, et il a désigné le MSC, le MEPC, le Comité FAL, le Comité juridique et le Comité TC comme organes associés aux travaux.

Approbation de nouveaux résultats

17.17 Conformément aux dispositions pertinentes de la résolution de l'Assemblée sur l'application du Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1174(33)), le Comité a invité le Conseil à noter que les six nouveaux résultats, tels qu'énoncés ci-après, avaient été inscrits à l'agenda biennal du Comité pour la période 2024-2025 :

- .1 Élaboration de directives conjointes FAL-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres (voir le paragraphe 2.12);
- .2 Mise au point d'une stratégie globale en matière de transition numérique dans le secteur maritime (voir le paragraphe 17.3);
- .3 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 (voir le paragraphe 17.5);
- .4 Élaboration d'amendements aux 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)) (voir le paragraphe 17.7);
- .5 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 (voir le paragraphe 17.10);
- .6 Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1) (voir le paragraphe 19.4).

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

17.18 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats pour la période biennale 2024-2025, que le Secrétariat avait établi en concertation avec le Président, et il a par conséquent invité le C 132 à prendre note du compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats, tel qu'il figure à l'annexe 6.

Agenda du Comité au-delà de la période biennale

17.19 Le Comité a approuvé le compte rendu de l'état d'avancement de ses travaux par rapport aux résultats qu'il avait été accepté d'inscrire à son agenda au-delà de la période biennale, que le Secrétariat avait établi en concertation avec le Président, et il a par conséquent invité le C 132 à prendre note de son agenda au-delà de la période biennale, tel qu'il figure à l'annexe 7.

Propositions relatives aux semaines de réunion pour la période biennale 2026-2027

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

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

17.22 Le Comité a décidé qu'il tiendrait une session en 2026 et une session en 2027 (d'une durée de cinq jours chacune avec huit séances disposant de services d'interprétation) et a invité le Secrétaire général à tenir compte de ces renseignements dans l'établissement des propositions budgétaires voulues pour la période biennale 2026-2027, afin qu'elles soient examinées par le Conseil, en vue de leur approbation par l'Assemblée lors de sa trente-quatrième session ordinaire en novembre 2025.

Réunions intersessions

17.23 Le Comité a rappelé que le FAL 47 avait approuvé la tenue, en 2024, des réunions intersessions ci-après, que le C 129 avait entérinées :

- .1 la dixième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir immédiatement après le FAL 48; et
- .2 la onzième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir au deuxième semestre de 2024,

et il a noté que l'EGDH 11 devait se tenir du 14 au 18 octobre 2024.

17.24 En outre, le Comité a approuvé la tenue, en 2025, des réunions intersessions ci-après du Groupe d'experts sur l'harmonisation des données (EGDH), l'une d'elles devant se tenir immédiatement après le FAL 49, dans la mesure du possible, sous réserve de l'approbation du C 132 :

- .1 la douzième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir au premier semestre de 2025; et
- .2 la treizième réunion de l'EGDH, qui devait se tenir au deuxième semestre de 2025.

Questions de fond à inscrire à l'ordre du jour du FAL 49

17.25 Après avoir examiné les propositions énoncées dans le document FAL 47/WP.3, le Comité a approuvé la liste des questions de fond à inscrire à l'ordre du jour de sa quarante-neuvième session, telle qu'elle figure à l'annexe 8. À cet égard, il a décidé également que tous les documents élaborés par le Secrétariat pour cette session seraient diffusés auprès du public avant la session (voir également le paragraphe 2.19).

Constitution de groupes de travail au FAL 49

17.26 Compte tenu des décisions prises au titre des différents points de l'ordre du jour, le Comité a prévu de constituer, au FAL 49, des groupes de travail et des groupes de rédaction sur les questions suivantes :

- .1 le commerce électronique;
- .2 les instruments qui ont trait à la simplification des formalités; et
- .3 les autres questions relatives à la simplification des formalités.

17.27 Le Comité a décidé en outre que, si besoin était, le FAL 49 pourrait envisager de constituer d'autres groupes de travail ou d'autres groupes de rédaction lorsqu'il examinerait les différents points de l'ordre du jour, et il a chargé le Secrétariat d'établir et de diffuser, en concertation avec le Président et dans des délais suffisants avant la session, le calendrier provisoire du FAL 49, ainsi qu'une liste des groupes de travail ou des groupes de rédaction qui pourraient être constitués.

Dates et lieu de la prochaine session

17.28 Le Comité a noté qu'il était prévu que le FAL 49 se tienne du 10 au 14 mars 2025 au Siège de l'OMI, à Londres.

18 ÉLECTION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE POUR 2025

18.1 Conformément à son Règlement intérieur, le Comité a élu à l'unanimité M. Watchara Chiemanukulkit (Thaïlande) Président et M. Mohamed AlKaabi (Émirats arabes unis) Vice-président pour 2025.

19 DIVERS

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

19.1 Le Comité a examiné le document FAL 48/19/1, dans lequel les Émirats arabes unis, l'Espagne et l'Italie proposaient de mettre à jour la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1, qui contenait les Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage au moyen de l'adoption d'une résolution portant approbation des directives révisées.

19.2 Après avoir noté que la proposition visant à modifier les directives avait été appuyée par une large majorité des membres, le Comité est convenu qu'il faudrait inscrire un nouveau résultat aux fins de la réalisation des travaux correspondants. Notant qu'il était urgent de traiter cette question, le Comité a donc décidé de charger le Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités d'élaborer un texte justifiant d'ajouter un nouveau résultat à cet égard, en vue d'inscrire ce dernier à l'ordre du jour du FAL 49.

Instructions données au Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités

19.3 Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les autres questions qui ont trait à la simplification des formalités d'élaborer un texte pour justifier de l'inscription d'un nouveau résultat sur l'élaboration d'une résolution FAL portant adoption du texte révisé des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage, en tenant compte du document FAL 48/19/1 et de la circulaire FAL.6/Circ.11/Rev.1, ainsi que des observations formulées et des décisions prises en séance plénière.

Examen du rapport du Groupe de travail

19.4 Après avoir pris connaissance de la partie pertinente du rapport du Groupe de travail (FAL 48/WP.8), le Comité a approuvé l'inscription d'un nouveau résultat intitulé "Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1)" à l'agenda biennal du Comité FAL pour la période 2024-2025, ainsi qu'une question correspondante dans l'ordre du jour provisoire du FAL 49, en fixant à 2025 la date souhaitable d'achèvement des travaux.

Règlement sanitaire international (RSI) (2005)

19.5 Le Comité a pris note du document FAL 48/19, dans lequel Chypre, la Grèce et Malte communiquaient des renseignements sur les travaux que menaient actuellement les États Membres au sein de l'Organisation mondiale de la Santé en vue de modifier le Règlement sanitaire international (RSI) (2005), activités qui pourraient nécessiter d'apporter des amendements à l'Annexe de la Convention FAL.

Module d'apprentissage en ligne sur le transport par mer en toute sécurité des matières de la classe 7

19.6 Le Comité a rappelé que le FAL 42 avait invité le CCC 5 à examiner s'il fallait mettre au point des supports de formation relatifs à la sécurité et à l'efficacité du transport de matières radioactives.

19.7 Le Comité a rappelé également que le FAL 45 avait noté que le CCC 6 avait chargé le Secrétariat de prendre contact avec l'AIEA en vue de mettre au point un modèle d'apprentissage en ligne pour le transport par mer, et que ce modèle d'apprentissage était en cours d'examen par le Comité des normes de sûreté du transport (TRANSSC) de l'AIEA.

19.8 Le Comité a pris note du document FAL 48/19/2, dans lequel l'AIEA communiquait des renseignements concernant la plateforme d'apprentissage en ligne sur le transport en toute sécurité des matières radioactives (V2.0) qu'elle avait mise en place, laquelle visait à permettre aux professionnels (régulateurs et autres acteurs) du secteur d'approfondir leurs connaissances et de mieux comprendre ces questions. Soucieuse de remédier aux retards et aux refus d'expédition, l'AIEA prévoyait d'élaborer un module sur le transport par mer en toute sécurité des matières de la classe 7, en coordination avec l'OMI, qu'il serait possible de consulter sur la plateforme de l'AIEA.

19.9 Le Comité a noté que certaines délégations avaient appuyé l'élaboration par l'AIEA d'un module sur le transport par mer en toute sécurité des matières de la classe 7. Il a invité le CCC 10 à examiner les conclusions des échanges au sujet de la demande de l'AIEA qui concernait l'élaboration du module sur le transport par mer en toute sécurité des matières de la classe 7 et à prendre les mesures qu'il jugerait appropriées. Il a invité également l'AIEA à le tenir informé de la mise au point et de la mise en œuvre de la nouvelle plateforme d'apprentissage en ligne.

Lutte contre l'incrimination injustifiée des gens de mer dans le cadre du trafic de drogue à bord des navires

19.10 Le Comité a pris note du document FAL 48/INF.2, dans lequel la Dominique *et al.* présentaient des renseignements sur les conclusions du colloque qui s'était tenu à Houston, le 9 janvier 2024, lequel portait sur le trafic illicite de drogues et visait à encourager la collaboration entre les services de détection et de répression et le secteur du commerce ("Symposium on Drug smuggling in ships: Fostering law enforcement/trade collaboration").

Questions liées à la pandémie de COVID-19

19.11 Le Comité a noté que l'A 33 avait adopté la résolution A.1189(33), qui contenait les "Recommandations émanant du Groupe d'action conjointe chargé d'examiner les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les travailleuses et travailleurs du secteur des transports et la chaîne d'approvisionnement mondiale".

Mesures pouvant être prises pour prévenir les actes qui compromettent la sécurité de la navigation

19.12 Le Comité a noté que, comme suite à l'invitation du C 128 d'examiner les mesures qui pourraient être prises pour faire face aux menaces que les tirs répétés de missiles effectués par la République populaire démocratique de Corée faisaient peser sur la sécurité maritime et la communauté internationale, le MSC 107 avait adopté la résolution MSC.531(107), intitulée "Renforcement des mesures visant à garantir la sécurité des transports maritimes internationaux".

Témoignages de gratitude

19.13 Le Comité a remercié la représentante et le représentant ci-après, qui venaient de prendre leur retraite ou de quitter leurs fonctions immédiatement après la quarante-huitième session du Comité, du précieux concours qu'ils avaient prêté à ses travaux :

- M^{me} Fernanda Millicay (Argentine), qui prenait de nouvelles fonctions; et
- M. Antti Arkima (Finlande), qui prenait sa retraite.

20 EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX DE SA QUARANTE-HUITIÈME SESSION

Procédures visant à faciliter la tenue des sessions à distance

20.1 Le Secrétariat a établi le projet de rapport sur les travaux de la présente session (FAL 48/WP.1), aux fins d'examen par le Comité.

20.2 Dans ce contexte, au cours de la réunion tenue le vendredi 12 avril 2024, les délégations ont eu la possibilité de formuler des observations sur le projet de rapport (FAL 48/WP.1); le Secrétariat a ensuite établi le projet de rapport révisé (FAL 48/WP.1/Rev.1), dans lequel il a tenu compte des observations formulées. Il a été donné jusqu'au mercredi 25 avril 2024, à 23 h 59 (UTC +1), aux États Membres et aux organisations internationales qui le souhaitaient pour communiquer, par correspondance, d'autres corrections et améliorations d'ordre rédactionnel, y compris pour établir le texte définitif de leur déclaration, conformément aux paragraphes 4.27 et 4.28 des méthodes de travail du Comité (FAL.3/Circ.217/Rev.1).

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

20.3 À sa trente-quatrième session, l'Assemblée est invitée à :

- .1 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
- .2 prendre note des mesures prises au sujet des questions relatives aux navires de surface autonomes (section 8 et annexe 4);
- .3 noter que le Comité a adopté la résolution FAL.17(48) portant adoption des Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 9.9 et annexe 5);
- .4 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12); et
- .5 prendre note du nouveau résultat visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation (paragraphe 17.1 à 17.3).

20.4 À sa cent trente-deuxième session, le Conseil est invité à :

- .1 examiner le rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa quarante-huitième session, conformément à l'article 21 b) de la Convention portant création de l'OMI, et le transmettre, accompagné de ses observations et recommandations, à la trente-quatrième session de l'Assemblée;
- .2 noter les décisions qui ont été prises au sujet des mesures visant à élargir l'accès du public à l'information (paragraphe 2.19 et 17.25);
- .3 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
- .4 noter les faits nouveaux intervenus concernant le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, notamment l'approbation d'une version révisée (section 6);
- .5 prendre note des mesures prises au sujet des questions relatives aux navires de surface autonomes (section 8 et annexe 4);
- .6 noter que le Comité a adopté la résolution FAL.17(48) portant adoption des Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 9.9 et annexe 5);

- .7 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12);
- .8 entériner les nouveaux résultats que le Comité a approuvés pour la période biennale 2024-2025 (paragraphe 2.12, 17.3, 17.5, 17.7, 17.10 et 19.4);
- .9 prendre note du compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Comité par rapport aux résultats pour la période biennale 2024-2025 (paragraphe 17.18 et annexe 6);
- .10 prendre note de l'agenda du Comité au-delà de la période biennale (paragraphe 17.19 et annexe 7);
- .11 approuver la décision du Comité de tenir une session en 2026 et une session en 2027 (d'une durée de cinq jours chacune avec huit séances disposant de services d'interprétation) (paragraphe 17.22);
- .12 entériner la tenue des réunions intersessions de l'EGDH approuvées par le Comité pour 2025 (paragraphe 17.24);
- .13 prendre note de l'approbation des circulaires suivantes :
 - .1 FAL.3/Circ.220 sur le Manuel explicatif de la Convention FAL (paragraphe 4.8);
 - .2 FAL.5/Circ.53 se rapportant au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (paragraphe 6.20);
 - .2 FAL.5/Circ.54 sur les Directives sur les systèmes communautaires portuaires (paragraphe 7.8); et
 - .4 FAL.3/Circ.217/Rev.2 sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (paragraphe 16.8).

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

- .1 en ce qui concerne les services maritimes, noter l'approbation de la description révisée du Service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière), et approuver une version révisée de la circulaire MSC.1/Circ.1610 intitulée "Descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation" (paragraphe 2.5 et annexe 1);
- .2 noter l'approbation du nouveau résultat intitulé "Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres" et envisager de s'associer aux travaux relatifs à ce résultat (paragraphe 2.12);
- .3 noter la décision prise au sujet des renseignements actualisés sur les activités entreprises par l'Organisation et d'autres organismes et institutions pertinents en vue de lutter contre la criminalité organisée dans le secteur maritime (paragraphe 2.17);

-
- .4 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
 - .5 prendre note des échanges de vues sur la garantie de la cybersécurité du guichet unique maritime (paragraphe 5.17 et 5.18);
 - .6 noter l'approbation d'une version révisée du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (section 6);
 - .7 noter que l'EGDH a été prié de poursuivre sa collaboration avec l'OHI afin d'harmoniser leurs modèles respectifs de la norme S-100 et du Répertoire de l'OMI (paragraphe 6.19);
 - .8 noter qu'en ce qui concerne les navires de surface autonomes, le Comité FAL a :
 - .1 été informé que le séminaire sur les incidences, les difficultés et les possibilités qui découleraient de l'exploitation des navires de surface autonomes pour les ports et les pouvoirs publics s'était tenu le 11 avril 2024 (paragraphe 8.6);
 - .2 approuvé le rapport sur les travaux de la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (paragraphe 8.8);
 - .3 approuvé la feuille de route visant à traiter les questions relatives aux navires de surface autonomes qui étaient liées à la Convention FAL (paragraphe 8.12 et annexe 4);
 - .9 noter que le Comité a adopté la résolution FAL.17(48) portant adoption des Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (paragraphe 9.9 et annexe 5);
 - .10 en ce qui concerne les RPCV et les BRI/PNR, noter que le Comité a demandé au Secrétariat de continuer à assister aux réunions pertinentes de l'OMD et a approuvé un nouveau résultat pour déclarer les RPCV et les BRI/PNR dans la Convention FAL (paragraphe 10.8 et 17.5, respectivement);
 - .11 noter que le document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.2) a été approuvé (paragraphe 16.8);
 - .12 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12);
 - .13 noter l'approbation d'un nouveau résultat visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation et envisager de s'associer aux travaux correspondants (paragraphe 17.1 à 17.3);

- .14 noter l'approbation d'un nouveau résultat intitulé "Élaboration d'amendements aux 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))" et envisager de s'associer aux travaux (paragraphe 17.7);
- .15 noter l'approbation d'un nouveau résultat intitulé "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" (paragraphe 17.10);
- .16 noter que le Comité est convenu d'inclure le point sur la "Révision des Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2) à l'ordre du jour provisoire du FAL 49 (paragraphe 17.13); et
- .17 noter l'approbation d'un nouveau résultat intitulé "Révision des Directives concernant les normes minimales de formation et d'enseignement du personnel des services de lamanage (FAL.6/Circ.11/Rev.1)" (paragraphe 19.4).

20.6 À sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité de la protection du milieu marin est invité à prendre note du rapport du Comité et, en particulier, à :

- .1 noter l'approbation du nouveau résultat intitulé "Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres" et envisager de s'associer aux travaux relatifs à ce résultat (paragraphe 2.12);
- .2 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
- .3 noter l'approbation d'une version révisée du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (section 6);
- .4 noter qu'en ce qui concerne les navires de surface autonomes, le Comité a pris les mesures énoncées à la section 8; et
- .5 noter que le document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.2) a été approuvé (paragraphe 16.8);
- .6 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12); et
- .7 noter l'approbation d'un nouveau résultat visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation et envisager de s'associer aux travaux correspondants (paragraphe 17.1 à 17.3).

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

- .1 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
- .2 prendre note des initiatives de coopération technique mises en œuvre sur les questions relatives à la facilitation du trafic maritime au cours de l'année 2023, et du lancement de deux cours d'apprentissage en ligne sur la facilitation depuis le FAL 47 (section 14);
- .3 noter que le document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.2) a été approuvé (paragraphe 16.8); et
- .4 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12).

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

- .1 noter l'approbation du nouveau résultat intitulé "Élaboration de directives conjointes FAL-LEG-MEPC-MSC sur les copies électroniques des titres" et envisager de s'associer aux travaux relatifs à ce résultat (paragraphe 2.12);
- .2 prendre note des observations formulées et des décisions prises au sujet des questions relatives au conflit militaire qui oppose actuellement la Fédération de Russie et l'Ukraine et à ses répercussions sur les transports maritimes internationaux et les gens de mer et à la condamnation des attaques terroristes (paragraphe 2.20 à 2.32);
- .3 noter qu'en ce qui concerne les navires de surface autonomes, le Comité FAL a :
 - .1 été informé que le séminaire sur les incidences, les difficultés et les possibilités qui découleraient de l'exploitation des navires de surface autonomes pour les ports et les pouvoirs publics s'était tenu le 11 avril 2024 (paragraphe 8.6);
 - .2 approuvé le rapport sur les travaux de la deuxième session du Groupe de travail mixte MSC/LEG/FAL sur les navires de surface autonomes (paragraphe 8.8);
 - .3 approuvé la feuille de route visant à traiter les questions relatives aux navires de surface autonomes qui étaient liées à la Convention FAL (paragraphe 8.12 et annexe 4); et
- .4 noter que le document révisé sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la simplification des formalités (FAL.3/Circ.217/Rev.2) a été approuvé (paragraphe 16.8); et
- .5 noter la décision prise en ce qui concerne l'harmonisation du Règlement intérieur (paragraphe 16.12).

20.9 À sa onzième session, le Sous-comité NCSR est invité à :

- .1 en ce qui concerne les services maritimes, prendre note de l'approbation de la description révisée du Service maritime 8 (Comptes rendus navire-côtière) (paragraphe 2.5 et annexe 1);
- .2 noter que l'EGDH a été prié de poursuivre sa collaboration avec l'OHI afin d'harmoniser leurs modèles respectifs de la norme S-100 et du Répertoire de l'OMI (paragraphe 6.19); et
- .3 noter l'approbation d'un nouveau résultat visant à mettre au point une stratégie globale de l'OMI relative à la transition numérique, à des fins de normalisation et d'harmonisation et envisager de s'associer aux travaux correspondants (paragraphe 17.1 à 17.3).

20.10 Le Sous-comité du transport des marchandises et des conteneurs est invité, à sa dixième session, à examiner les conclusions des échanges de vues concernant la demande de l'AIEA relative à l'élaboration du module sur le transport par mer en toute sécurité des matières de la classe 7 (paragraphe 19.6 à 19.9).

(Les annexes seront publiées dans un additif au présent rapport.)
