

Conférence internationale du Travail  
91<sup>e</sup> session 2003

---

Rapport VII (1)

Mise au point  
d'un système plus sûr  
d'identification des gens de mer

Septième question à l'ordre du jour

---

ISBN 92-2-212885-0

ISSN 0251-3218

---

*Première édition 2002*

---

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse.

---

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION . . . . .	1
Historique de la convention n° 108 de l'OIT . . . . .	2
CHAPITRE I. <i>Identification, facilitation, sécurité</i> . . . . .	5
Y a-t-il lieu de créer un document d'identité international spécifique pour les gens de mer et à quelles fins? . . . . .	6
Facilités à accorder aux marins . . . . .	7
Permission à terre . . . . .	7
Entrée ou transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement . . . . .	10
Statut de la pièce d'identité des marins par rapport au passeport . . . . .	10
Autorité appelée à délivrer le document d'identité . . . . .	11
Contenu du document . . . . .	12
Caractéristiques techniques . . . . .	12
CHAPITRE II. <i>Documents de voyage et facilités pour les gens de mer</i> . . . . .	15
Instruments régionaux: l'accord de Schengen et le règlement n° 539/2001 de l'Union européenne du 15 mars 2001 . . . . .	15
La législation et la pratique au niveau national . . . . .	16
Positions des armateurs et des gens de mer . . . . .	19
CHAPITRE III. <i>Informations sur les brevets</i> . . . . .	21
CHAPITRE IV. <i>Authentification, vérification, moyens biométriques</i> . . . . .	23
CHAPITRE V. <i>Surveillance et évaluation</i> . . . . .	25
Plan d'action de l'OACI pour renforcer le dispositif de sûreté de l'aviation . . . . .	25
La «Liste blanche» de l'OMI . . . . .	25
CONCLUSIONS . . . . .	27
<b>Questionnaire</b> . . . . .	29
Avant-projet de dispositions éventuelles . . . . .	51

## ANNEXES

I. Texte de la convention n° 108 .....	59
II. Commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations sur la convention n° 108 .....	63
III. Rapport de la Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer (Genève, 9-10 mai 2002) .....	66

## INTRODUCTION

En réponse aux attentats terroristes du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté à sa 22<sup>e</sup> session (19-29 novembre 2001) la résolution A.924(22) intitulée «Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires». Cette résolution demandait aux organes compétents de l'OMI de passer en revue, à titre hautement prioritaire, les instruments relevant de leur compétence afin de décider s'il était nécessaire de les mettre à jour et s'il y avait lieu d'adopter d'autres mesures en matière de sûreté maritime. Elle leur demandait aussi «de tenir compte des travaux menés par d'autres organisations internationales compétentes pour élaborer des normes relatives à la sûreté et à la sécurité des transports par voie terrestre, aérienne et maritime, ainsi que par des organismes du secteur privé».

Pour pouvoir donner suite rapidement à cette résolution, l'Assemblée de l'OMI a décidé de convoquer une Conférence diplomatique sur la sûreté maritime (du 4 au 13 décembre 2002) afin de modifier les conventions pertinentes. L'OMI envisage notamment l'adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS, avec les amendements dont elle a fait l'objet) concernant les systèmes d'identification automatique pour les navires, les plans de sécurité pour les navires et les terminaux au large, y compris des dispositions concernant des agents commis à la sécurité des navires et des entreprises, les plans de sécurité portuaire et les évaluations de la vulnérabilité des ports pour ce qui concerne l'interface navire/port, les mesures de sûreté pour les conteneurs et les renseignements sur les navires, les cargaisons, les équipages et les passagers.

L'OIT a participé activement aux réunions convoquées par l'Organisation maritime internationale à ce sujet, depuis celle du groupe de travail créé en février 2002 sur l'initiative de l'Assemblée de l'OMI. L'une des questions jugées primordiales pour l'amélioration de la sécurité maritime est en effet celle de l'identification des gens de mer – qui participent directement au transport international des marchandises (y compris les matières dangereuses) ainsi qu'au transport des passagers et qui ont accès aux ports (y compris les zones où l'accès est limité). Les marins devraient être en possession d'un document qui permette d'opérer une identification «positive et vérifiable» – «positive» en déterminant que la personne qui détient le document est bien celle à qui celui-ci a été délivré, «vérifiable» grâce au contrôle de l'authenticité du document auprès d'une source. Les dispositions à prendre pour y parvenir vont au-delà de ce que prévoit la convention pertinente de l'OIT, c'est-à-dire la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Nonobstant une proposition selon laquelle la question aurait été traitée aussi par l'OMI, les organes compétents de celle-ci et le Conseil d'administration du BIT ont jugé plus opportun qu'elle le soit par l'OIT, dans la perspective que le nouvel instrument de l'OIT sur le sujet pourrait entrer en vigueur dans un avenir proche. Les instances de l'OMI ont précisé cependant que, si l'OIT ne pouvait répondre à cette attente, des dispositions sur les pièces d'identité des gens de mer seraient incorporées dans la convention SOLAS, dispositions qui

pourraient entrer rapidement en vigueur en vertu de la procédure d'amendement simplifiée prévue dans cet instrument.

En mars 2002, à sa 283<sup>e</sup> session, le Conseil d'administration du BIT a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) une question urgente concernant un système plus sûr d'identification des gens de mer, en vue de l'adoption d'un protocole relatif à la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Il a décidé que la question serait régie par la procédure de simple discussion et a approuvé un calendrier accéléré pour les stades préparatoires de celle-ci. Conformément à cette procédure (fixée par l'article 38 du Règlement de la Conférence), le nouvel instrument sera soumis à la Conférence pour adoption à sa 91<sup>e</sup> session, en juin 1993. On trouvera ici le rapport préliminaire élaboré par le BIT, avec un questionnaire et un avant-projet de dispositions. Sur la base des réponses reçues, le Bureau rédigera le rapport définitif.

\* \* \*

#### HISTORIQUE DE LA CONVENTION N° 108 DE L'OIT

L'idée de créer une pièce d'identité internationale pour les gens de mer a été lancée en 1954 par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et par le Syndicat des officiers de pont et officiers mécaniciens du Royaume-Uni. L'ITF souhaitait l'introduction, sous les auspices de l'OIT, d'un document international qui aiderait à établir à diverses fins la qualité de marin du titulaire dans les pays étrangers.

Cette année-là, la Conférence du Syndicat des officiers de pont et officiers mécaniciens du Royaume-Uni a adopté une résolution, soumise aussi en 1955 à la Commission paritaire maritime du BIT, où elle faisait état des difficultés suscitées par les règlements sur l'immigration et la sécurité dans les pays étrangers et souhaitait la création d'un passeport international ou d'un document analogue destiné à servir de pièce d'identité aux gens de mer, qui serait internationalement reconnu et accepté immédiatement par les services d'immigration partout dans le monde.

L'instrument finalement adopté – la convention n° 108 – n'a pas répondu aux attentes de ses promoteurs. La convention n'a établi qu'un ensemble de normes internationales uniformes concernant la délivrance de pièces d'identité *nationales*, leur teneur et leur reconnaissance réciproque sur les territoires pour lesquels la convention est en vigueur.

La convention n° 108 de l'OIT ne crée pas une pièce d'identité internationale pour les gens de mer mais prévoit que tout Etat peut délivrer sa propre pièce d'identité nationale. Les Etats qui n'ont pas ratifié la convention n° 108 mais qui ont ratifié la convention de 1965 de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL) peuvent délivrer des pièces d'identité selon les mêmes principes.

Mis à part les dispositions minimales prévues par les deux instruments, la forme et la teneur du document sont déterminées au niveau national, et il arrive souvent qu'un Etat partie à la convention ignore comment se présentent les documents des autres pays. Comme l'indiquent les faits rapportés ou les documents soumis au BIT, il est fréquent que les services d'immigration ne sachent pas si les pièces produites sont authentiques ou non ou si les Etats qui les ont délivrées ont ratifié la convention. Les dispositions actuelles ne précisent pas la ou les langues dans lesquelles le document doit être établi; elles ne prévoient pas non plus l'indication du sexe du titulaire.

La Commission d'experts du BIT pour l'application des conventions et recommandations s'est penchée en 1999 sur l'application de la convention n° 108 et a formulé dans son rapport général des commentaires détaillés sur l'objet, le contenu, la délivrance et l'utilisation des pièces d'identité des gens de mer<sup>1</sup>. Le texte de la convention et les commentaires de la commission d'experts sont reproduits dans les annexes I et II de ce rapport.

La convention n° 108 a été ratifiée par 61 Etats Membres, représentant 60,7 pour cent de la flotte mondiale: c'est l'une des conventions les plus ratifiées de l'OIT sur le travail maritime. Il faudra cependant que le nouvel instrument reçoive un beaucoup plus grand nombre de ratifications pour atteindre le même degré d'acceptation universelle que la convention SOLAS de l'OMI. C'est une considération dont il serait souhaitable que les gouvernements tiennent dûment compte au moment de répondre au questionnaire qui leur est adressé de façon que leurs réponses permettent de voir au mieux comment assurer l'acceptabilité générale de toutes les dispositions de cet instrument.

Après les événements qui commandent aujourd'hui la révision de la convention n° 108, de nombreux Etats ont entrepris de revoir leur législation et leur pratique. Il était difficile dans ces conditions de présenter un rapport sur la législation et la pratique de type classique sur la question. Les informations données ici sur la législation et la pratique de différents Etats ont été, pour la plus grande partie, recueillies au cours de la réunion de consultation organisée par le BIT sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer (Genève, 9-10 mai 2002) ou reçues ultérieurement.

---

<sup>1</sup> BIT: *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, Conférence internationale du Travail, 87<sup>e</sup> session, 1999, rapport III (partie 1A): rapport général et observations concernant certains pays, paragr. 73-90, pp. 22-25.



## CHAPITRE I

### IDENTIFICATION, FACILITATION, SÉCURITÉ

Après les attentats du 11 septembre 2001, les Etats ont été amenés à réexaminer, dans le cadre général de la politique et des mesures relatives à la sécurité des transports, leurs obligations en ce qui concerne les facilités accordées aux marins sur leur territoire et les pièces d'identité exigées à cet effet .

En droit international, l'accueil des étrangers relève en principe de la seule compétence des Etats, libres de leur interdire, en vertu de la souveraineté qu'ils exercent sur leur territoire, l'accès à celui-ci ou à une partie de celui-ci <sup>1</sup>.

En l'absence d'obligations fixées par des traités – obligations sujettes à modification ou à suspension en tout état de cause quand la sécurité nationale ou l'ordre public l'exigent (c'est le cas pour la convention n° 108 de l'OIT comme pour la convention FAL de l'OMI) –, les facilités accordées aux étrangers par les Etats qui les accueillent sont des privilèges. Pour l'octroi ou le maintien de ces facilités, les Etats demandent, afin d'assurer parallèlement la sécurité, que les documents de voyage produits offrent des garanties suffisantes de ce point de vue. C'est à quoi tend l'établissement d'un système de documents d'identité normalisés fonctionnant à l'échelle mondiale selon le principe de l'interopérabilité.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) travaille depuis 1968 à la mise au point d'une nouvelle génération de documents de voyage lisibles à la machine. Le groupe technique qu'elle a établi alors a formulé des recommandations sur l'introduction d'un passeport normalisé (carte ou livret) lisible automatiquement pour accélérer le contrôle des passagers. La technologie choisie est la reconnaissance optique de caractères. En 1980, l'OACI a publié son document 9303, qui a servi de base à la réalisation de passeports lisibles à la machine par l'Australie, le Canada et les Etats-Unis<sup>2</sup>. Les spécifications techniques de l'OACI ont été reprises dans la norme ISO/IEC 7501 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), qui est désormais la norme internationale en ce qui concerne les titres de voyage.

Les travaux de la Réunion de consultation organisée par le BIT sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer (Genève, 9-10 mai 2002) ont porté sur cinq grandes questions: la nécessité d'un document spécial d'identité pour les gens de mer; l'autorité appelée à délivrer le document et les personnes à qui celui-ci devrait être délivré; les fins auxquelles le document devrait servir; les informations qu'il devrait contenir; la forme ou les caractéristiques techniques du document.

---

<sup>1</sup> Oppenheim, L.: *Oppenheim's International Law*, neuvième édition (Londres et New York, Longman, 1996), pp. 897-898.

<sup>2</sup> OACI: *Documents de voyage lisibles à la machine*, parties 1-4 (Montréal, deuxième édition, 2002).

Y A-T-IL LIEU DE CRÉER UN DOCUMENT D'IDENTITÉ INTERNATIONALE SPÉCIFIQUE  
POUR LES GENS DE MER ET À QUELLES FINS?

Le document pourrait servir à faciliter les déplacements professionnels déjà visés par la convention n° 108 de l'OIT et la convention FAL de l'OMI (permission à terre, entrée ou transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement), à établir la qualité de marin des titulaires (notamment pour l'accès aux services sociaux dans les ports) et à faciliter l'accès consulaire et l'assistance consulaire<sup>3</sup>.

Cette question était abordée dans la communication reçue par la réunion de consultation de la Fédération internationale des armateurs (ISF) (annexe III, appendice 3) et dans la communication reçue du gouvernement de l'Australie (voir ci-après). Des informations utiles ont été communiquées à cette occasion par les experts des gens de mer et les experts gouvernementaux.

La *Fédération internationale des armateurs (ISF)* relève que les passeports et les documents d'identité nationaux n'indiquent pas toujours la profession du titulaire; l'un des avantages de la pièce d'identité des gens de mer est d'établir la qualité de marin du détenteur. Ce même document peut faciliter les démarches des marins auprès des ambassades ou des consulats et des services aéroportuaires, douaniers ou portuaires, comme il peut leur permettre d'avoir accès à l'étranger aux soins médicaux ou aux services sociaux prévus pour eux. Les routes des navires sont généralement changeantes, et les marins embarquent souvent sans que les ports d'escale soient connus. Le principal avantage de la pièce d'identité des gens de mer, qui répond là à un besoin certain de la profession, est d'entraîner la dispense de visas entre les Etats parties à la convention n° 108. Pour l'ISF, la création d'un document international uniforme en faciliterait la reconnaissance et l'acceptation partout dans le monde. Il aurait aussi des avantages pour les employeurs qui engagent couramment des équipages multinationaux. Il ne faut pas cependant – et les armateurs insistent sur ce point – que le fait que des marins ne soient pas en possession d'un document d'identité pour les gens de mer puisse conduire à immobiliser des navires aux fins de contrôle.

Se référant au document d'information élaboré par le BIT, les experts des *gens de mer* ont dit craindre que les problèmes de sécurité ne fassent oublier jusqu'à un certain point l'objet essentiel de l'identification des marins: établir leur réelle qualité de marin et leur permettre ainsi de bénéficier de certaines facilités et d'accomplir leur travail dans des conditions décentes. Face à une question hautement politique et extrêmement délicate, il faut garder à l'esprit que le débat concerne les marins dans l'exercice de leur activité normale. Selon les experts des gens de mer, il convient de limiter les renseignements donnés dans la pièce d'identité à ceux qui sont indiqués dans la convention n° 108 et de respecter les règles de confidentialité, notamment en ce qui concerne la religion, les opinions politiques, les activités syndicales, la santé et l'orientation sexuelle. La pièce d'identité devrait entraîner surtout une dispense de visa partout dans le monde aux fins prévues par l'article 6 de la convention n° 108.

Le gouvernement de l'*Australie* indique dans sa communication que le régime du visa pour les équipages des navires est un régime d'exception (selon l'article 33(2) de la loi et l'article 2.40 du règlement sur les migrations). Les marins de la marine marchande ne sont censés être au bénéfice du visa spécial qu'aussi longtemps qu'ils ont le

<sup>3</sup> Aux termes de la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, les fonctions consulaires comprennent notamment l'assistance aux équipages des navires (art. 5 l)).

statut de membre d'un équipage. Dans le cadre des modifications des procédures d'admission présentées comme imminentes, les membres des équipages ou les armateurs devront obtenir une autorisation de voyage plusieurs semaines avant d'arriver en Australie, selon un système d'enregistrement avancé (système qui existe déjà pour les touristes). Le gouvernement mentionne divers défauts des documents nationaux d'identité des gens de mer: ils sont généralement de mauvaise qualité et faciles à imiter; ils fournissent d'ordinaire moins de renseignements que les passeports; dans bien des cas, ils ne comportent pas d'indication de la durée de validité ou, si celle-ci est limitée, elle peut être assez facilement prolongée, sans que les informations données dans le document soient mises à jour (on y trouve par exemple des photos vieilles de dizaines d'années); le document se détériore avec le temps. On constate des différences dans les renseignements personnels donnés dans les documents d'identité et dans les passeports des mêmes personnes (notamment dans la translittération des noms). Il se pose aussi le problème de l'établissement de la nationalité lorsque le document est délivré par un Etat à des marins étrangers. Le gouvernement de l'Australie observe que, pour toutes ces raisons, il n'est pas possible d'accepter les pièces d'identité délivrées par certains pays et il souhaite l'utilisation exclusive du passeport comme document d'identification des marins de la marine marchande.

La *Norvège* a jugé que le document devait permettre notamment d'établir que le titulaire est bien un marin.

Les *Pays-Bas* ont demandé si l'absence de document d'identité empêcherait les marins d'obtenir un emploi.

L'*Association maritime chrétienne internationale* a déclaré qu'un document d'identité internationalement reconnu serait d'une grande utilité dans les cas d'abandon des navires et des équipages. Le document devrait pouvoir recevoir un timbre des services portuaires indiquant que le titulaire a été victime d'un abandon.

Les discussions qui ont eu lieu au sein du Comité de la sécurité maritime de l'*Organisation maritime internationale* ont permis de préciser trois grandes exigences auxquelles devrait répondre le document envisagé: ce devrait être un document à usage professionnel, un document de sécurité vérifiable, et il devrait contenir des informations sur les qualifications du titulaire. Du point de vue de la sécurité, ces dernières informations établiraient de façon contrôlable que le titulaire exerce la profession de marin et qu'il est en droit de détenir une pièce d'identité destinée aux gens de mer.

## FACILITÉS À ACCORDER AUX MARINS

### *Permission à terre*

L'autorisation de descendre à terre, l'une des plus anciennes coutumes du transport maritime, est, sur le plan des conditions de travail et de vie, primordiale pour le bien-être des marins<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> C'est dès le Moyen Age, sinon avant, qu'on se préoccupe de faciliter le commerce en assurant une protection et certains privilèges aux équipages de la marine marchande. Au XII<sup>e</sup> siècle, le commerce du vin entre la France et l'Angleterre donne lieu à la rédaction des «rôles d'Oléron», où sont codifiées certaines obligations à l'égard des marins, sur des sujets tels que la permission à terre. Ces règles, élément de la *lex mercatoria* du Moyen Age, sont à l'origine du droit maritime européen. Sur le séjour temporaire à terre des marins, on trouve des dispositions analogues, au XIV<sup>e</sup> siècle, dans les lois maritimes de la Hanse ou celles de Wisby.

La principale facilité qui doit être accordée aux marins selon la convention n° 108 de l'OIT (art. 6, paragr. 1) est la permission à terre<sup>5</sup>. Comme la Commission d'experts du BIT pour l'application des conventions et recommandations l'a relevé, la permission à terre constitue l'objet essentiel de la pièce d'identité des gens de mer et l'obligation fondamentale imposée aux Etats parties à la convention n° 108. A cette fin, le document sert de pièce d'identité et de carte de débarquement, et c'est l'unique titre nécessaire. La permission à terre est l'autorisation exceptionnelle accordée aux marins, censés arriver et repartir avec leur navire, de descendre à terre pendant l'escale. Les marins titulaires d'une pièce d'identité délivrée conformément à la convention n° 108 de l'OIT ou à la convention FAL de l'OMI n'ont pas besoin de visa pour bénéficier de cette facilité. Il en va de même dans le transport aérien pour les membres du personnel navigant qui restent en possession de leur certificat de membre d'équipage à l'embarquement et au débarquement; les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale doivent accepter ce certificat pour l'entrée temporaire sur leur territoire, sans exiger de passeport ou de visa<sup>6</sup>.

La possibilité de descendre à terre est cependant remise en cause en droit comme en pratique. L'application de nouvelles règles d'immigration dans les ports d'escale (l'exigence d'un visa individuel ou collectif pour les membres des équipages, les conditions de pré-autorisation) y met des obstacles juridiques et financiers, alors même que le séjour à terre est peut-être incertain ou pourrait être de très courte durée. Les conditions ainsi imposées peuvent être dans certains cas – le déroutement des navires, le transfert des marins d'un navire sur un autre – impossibles à remplir. Pour les visas individuels, la pratique consulaire veut en principe qu'ils soient délivrés dans l'Etat dont le demandeur est ressortissant ou dans celui où il réside, ce qui peut être difficile pour les marins. La durée de validité des visas est généralement fixée entre Etats selon un principe de réciprocité; il serait tout à fait possible ainsi, dans le cas d'équipages multinationaux, que certains marins soient dispensés de visa et que d'autres se voient délivrer des visas de durée différente suivant leur nationalité.

A côté des problèmes juridiques, c'est l'évolution du transport lui-même qui réduit les possibilités de séjour à terre. Dans des ports qui travaillent vingt-quatre heures sur vingt-quatre et avec les techniques modernes de manutention, le temps d'escale des navires a beaucoup diminué. Selon une étude récente, en 1970, 1 pour cent seulement des navires qui faisaient escale dans un port y passaient moins de 12 heures. En 1998, ce sont 27 pour cent des navires qui y passaient moins de 12 heures, 45 pour cent y passant de 12 à 24 heures; le temps d'escale était de

---

<sup>5</sup> La convention FAL de l'OMI la définit comme suit: «autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics». La convention n° 108 de l'OIT vise l'entrée sur un territoire pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire (art. 6, paragr. 1). La mesure correspondante dans le transport aérien est l'entrée temporaire. Dans les deux cas, la notion fait référence à la zone et au temps de séjour limités imposés aux intéressés, dont l'admission a pour fondement juridique leur statut de membre d'un équipage en service.

<sup>6</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), Normes et pratiques recommandées internationales, facilitation, annexe 9, art. 3.24. Le certificat doit prendre la forme d'une carte lisible par machine ou suivre la présentation de la zone de lecture visuelle du document lisible par machine.

24 heures ou moins pour 70 pour cent des navires et ne dépassait trois jours que pour 4 pour cent<sup>7</sup>.

La même étude fait état d'autres problèmes qui rendent les permissions à terre de plus en plus difficiles: la diminution des effectifs à bord et l'accroissement de la charge de travail pendant les escales, l'implantation des ports, éloignés des villes, et l'insécurité des zones portuaires.

Privés de la possibilité de descendre à terre, les marins sont confinés à bord et si l'on considère que, dans les conditions du transport maritime d'aujourd'hui, les gens de mer passent les trois quarts de leur vie active loin de leur famille, ce qui pourrait être considéré comme un agrément est en fait pour eux vital. La permission à terre est souvent la seule occasion qu'ils ont, les matelots notamment, de contacter leur famille et d'avoir accès à certains services sociaux. Il devient de plus en plus problématique en droit et en pratique pour les marins de bénéficier de cette facilité, pourtant indispensable à leur bien-être et au bon exercice de leur activité.

Dans une communication commune au Comité de la sécurité maritime de l'OMI (réunion de mai 2002), les gouvernements de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande déclarent ce qui suit:

Il conviendrait ... d'examiner les répercussions, pour le bien-être des gens de mer, des dispositions relatives au renforcement de la sécurité dans les ports. Si les marins ne sont pas en mesure de fournir à l'Etat du port les documents d'identité requis, il est possible qu'ils ne soient pas autorisés à se rendre à terre pour leurs loisirs ou pour d'autres raisons, comme par exemple un traitement médical. Le cantonnement dans le navire ou dans une installation portuaire isolée pendant de longues périodes aura des effets néfastes sur le bien-être des marins et pourrait aggraver, à long terme, les problèmes liés à la fatigue, avec des implications évidentes au plan de la sécurité.

On a déjà vu à quoi pouvait aboutir le refus de la permission à terre, sujet d'un article publié en 1955 dans la *Revue internationale du Travail* du BIT par le Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés<sup>8</sup>. L'article évoque les cas de marins sans papiers ou dont les papiers étaient périmés et qui, pendant trois ans ou plus, n'avaient jamais quitté leur navire jusqu'à ce que le Haut Commissariat pour les réfugiés ait connaissance de leur douloureuse situation. Le risque auquel les marins réfugiés pouvaient être exposés d'être confinés pendant de longues périodes à bord de leur navire a motivé par la suite l'adoption de la disposition inscrite à l'article 9 de l'Arrangement de La Haye de 1957 relatif aux marins réfugiés<sup>9</sup>.

Sans comparer la situation extrême et exceptionnelle vécue par les marins réfugiés et celle, pénible, des marins qui pourraient être aujourd'hui ou demain empêchés de descendre à terre, on ne peut méconnaître, dans la recherche d'une solution globale au problème, la dangereuse éventualité que représente le confinement prolongé à bord.

---

<sup>7</sup> Kahveci, E.: *Fast turnaround ships and their impact on crews* (Cardiff, SIRC Publications, 1999), cité dans BIT: *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, rapport soumis à la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime (Genève, 2001), document JMC/29/2001/3, pp. 78-79.

<sup>8</sup> Van Heuven Goedhart, G.J.: «Les marins réfugiés», *Revue internationale du Travail* (Genève, BIT), vol. LXXII, 1955, n<sup>os</sup> 2-3.

<sup>9</sup> «Aucun marin réfugié ne sera, dans la mesure où la question relève du pouvoir d'une partie contractante, contraint de demeurer à bord d'un navire où sa santé physique ou mentale se trouverait gravement menacée.»

*Entrée ou transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement*

L'entrée des marins dans un territoire ou le transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement sont des déplacements professionnels qui, fussent-ils de caractère temporaire, relèvent de l'immigration. La convention n° 108 de l'OIT demande qu'ils soient autorisés aux marins titulaires de la pièce d'identité prévue, laquelle doit cependant contenir à cet effet des espaces libres pour les inscriptions appropriées (art. 6, paragr. 2).

En *Grèce*, la question fait l'objet de la décision ministérielle n° 4803/13/10 du 5 mai 2000 concernant les conditions et les procédures d'entrée et de sortie des marins étrangers en cas de recrutement ou de débarquement. Pour l'entrée (art. 2), le marin doit être en possession d'un visa Schengen indiquant le nom du navire ainsi que le pays et le numéro d'immatriculation. Deux jours au moins avant son arrivée dans la zone Schengen, l'armateur ou l'agent du navire doit fournir aux services de contrôle des passeports du port où le navire se trouve une attestation confirmant le recrutement du marin et garantissant la couverture de tous les frais et le rapatriement (pour quelque raison que ce soit), ainsi qu'une attestation de la garde-côtière certifiant que le navire ne fait pas l'objet d'une mesure d'immobilisation ou de saisie. Pour le transfert du marin sur un autre navire qui relève de la même compagnie, les services de contrôle des passeports délivrent un visa de transit, les mêmes documents devant être produits. Pour le rapatriement du marin (art. 8), ils délivrent de même un visa de transit pour la durée nécessaire à la sortie du pays (cinq jours au maximum), sur présentation d'un titre de voyage, d'une attestation de l'armateur garantissant le rapatriement et d'une attestation de la garde-côtière indiquant que le marin était un membre actif de l'équipage.

Aux *Pays-Bas*, un visa d'entrée peut être exigé des marins, suivant leur nationalité. Les services consulaires délivrent un visa Schengen après confirmation de l'existence du navire et de l'employeur et indication du port d'escale, l'agent du navire ou l'agent de recrutement devant se porter garant de tout paiement susceptible d'être réclamé aux Pays-Bas. Un timbre est apposé sur le passeport du marin, lequel est adressé à l'agent et doit être conduit par celui-ci au navire. En cas de débarquement et de rapatriement, l'agent du navire doit prendre contact avec la police des frontières et l'informer; il doit signer là aussi une garantie financière, conservée par la police des frontières, et produire le titre de transport et les documents de voyage nécessaires à l'intéressé, qu'il conduit ensuite à l'aéroport (il n'y a à aucun moment de présence policière). Bien que les Pays-Bas n'aient pas ratifié la convention n° 108, les pièces d'identité établies en application de cet instrument peuvent être utilisées comme documents de voyage.

## STATUT DE LA PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS PAR RAPPORT AU PASSEPORT

L'*Australie* et la *Nouvelle-Zélande* ont déclaré que le document à produire pour l'entrée dans un pays doit être le passeport et qu'il ne convient pas d'admettre l'utilisation à titre unique d'un autre document (délivré en vertu de la convention n° 108 de l'OIT ou de la convention de l'OMI de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW, dans sa teneur modifiée)).

Le *Bénin* a demandé si la pièce d'identité des gens de mer remplacerait le passeport et si elle pourrait être utilisée pour des déplacements privés.

Selon le *Danemark*, la pièce d'identité des gens de mer remplaçait le passeport. Elle présente l'avantage supplémentaire de faciliter et d'accélérer l'entrée des marins par rapport aux autres personnes.

Pour la *France*, la pièce d'identité des gens de mer devait être un document suffisant en lui-même à usage limité (valable pour les déplacements professionnels). La possibilité d'en faire un document complémentaire du passeport ne devrait être prévue qu'à titre facultatif.

Le *Japon* a déclaré que la pièce d'identité des gens de mer était délivrée uniquement aux marins japonais. Les marins étrangers reçoivent un document qui n'établit pas leur identité, et c'est leur passeport qu'ils doivent produire pour ce faire.

Le *Panama* a déclaré que la pièce d'identité des gens de mer ne pouvait remplacer le passeport ni suppléer au visa.

De l'avis des *Pays-Bas*, la production de la seule pièce d'identité des gens de mer ne devait pas être considérée comme suffisante pour les déplacements professionnels; ce document devrait être accompagné du passeport.

Le *Portugal* a indiqué que la pièce d'identité des gens de mer était considérée comme un document suffisant en lui-même.

Le *Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)* a relevé que, dans le cas de ceux-ci, il y aurait lieu de faire référence, non à l'Etat de la nationalité mais à l'Etat qui a accordé l'asile, et non au passeport mais au titre de voyage qui atteste la qualité de réfugié, comme le prévoient les instruments internationaux.

#### AUTORITÉ APPELÉE À DÉLIVRER LE DOCUMENT D'IDENTITÉ

Le document devant certifier la nationalité du titulaire, les experts des gens de mer, des armateurs et de la plupart des gouvernements lors de la réunion de consultation se sont accordés à penser qu'il ne pouvait être délivré en pratique que par l'Etat dont le marin est ressortissant.

Les gouvernements des Etats suivants, présents à la réunion de consultation, ont souhaité que le document soit délivré aux seuls ressortissants nationaux et au niveau national: *Allemagne, Brésil, Chine, Danemark* (l'expert a soulevé la question de la délivrance du document aux étrangers résidant dans le pays), *France, Grèce, Inde, Japon, Norvège, Portugal, Fédération de Russie, Tunisie, Turquie.*

*Chypre* et le *Libéria* ont indiqué qu'en tant qu'Etats du pavillon ils avaient pour pratique de délivrer à tous les marins un document d'identité où puissent être indiquées leurs qualifications.

Le *Libéria* a reconnu qu'il ne pouvait établir de façon certaine l'identité des marins étrangers et qu'il fallait modifier le système, sans doute en exigeant la production du passeport en sus du livret d'identité des gens de mer.

Au *Libéria*, dans les *îles Marshall*<sup>10</sup> et au *Panama*, le document d'identité est délivré aux marins étrangers.

<sup>10</sup> La République des îles Marshall n'est pas Membre de l'OIT.

## CONTENU DU DOCUMENT

De l'avis de l'*Allemagne*, le document devait indiquer l'identité et la qualification professionnelle du titulaire.

En *Argentine*, le document doit préciser le sexe du titulaire.

A *Chypre* et au *Panama*, le document indique les états de service en mer du titulaire.

Selon les *Etats-Unis*, le document ou le système dans le cadre duquel le document est établi devait contenir les éléments suivants: photo numérique, signature du titulaire, indication de l'autorité qui a délivré le document, preuve de la nationalité, indication explicite de la qualification, autorisation d'entrée dans d'autres pays, moyens d'identification biométriques.

La *France* a déclaré que, comme il s'agissait d'un document de voyage professionnel, il ne devait contenir que des renseignements d'ordre professionnel.

En *Lettonie*, le document contient des informations sur la formation et la qualification du titulaire ainsi que la personne à contacter en cas d'urgence.

Aux *îles Marshall*, le livret d'identité et de service des marins contient des informations sur les qualifications particulières du titulaire et sur ses états de service.

De l'avis de la *Norvège*, il fallait établir un document d'identité uniforme valable pour un temps déterminé. Il serait possible d'y incorporer des moyens d'identification biométriques en tenant compte des réserves que les marins pourraient exprimer. Seuls les renseignements essentiels devraient figurer sur le document, eu égard aux mesures législatives de protection des données.

Pour la *Tunisie*, le document d'identité devait servir à la fois de titre de voyage et de livret professionnel. Il devrait contenir des informations sur la qualification, les aptitudes, l'expérience et les états de service du titulaire ainsi que des renseignements médicaux. Les indications sur la formation faciliteraient l'embarquement sur des navires étrangers.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

La *Chine* a jugé, comme le *Japon* et la *Fédération de Russie*, que l'utilisation de moyens d'identification biométriques était problématique.

Les *Etats-Unis* ont indiqué que, pour améliorer les possibilités d'identification des marins du point de vue de la sécurité maritime, le document devait permettre une identification positive et vérifiable: il faut qu'il soit possible de déterminer que la personne qui est en possession du document est bien celle à qui celui-ci a été délivré et d'établir l'authenticité du document auprès d'une source. Il importe donc de mettre au point un système universel (pour garantir une application uniforme), acceptable (il doit être pratique et d'utilisation commode; il doit être économique et son utilisation ne doit pas entraver les échanges), sûr et interopératif (pour l'échange d'informations entre les Etats, pour la vérification des informations et l'établissement de la validité du document). Le document doit être adapté aux conditions pratiques d'utilisation et être sûr. Il ne faut pas que le système puisse être tourné. Le document devrait comprendre un moyen d'identification biométrique, non pas un élément biométrique brut mais un modèle biométrique, c'est-à-dire la transcription numérique d'un tel élément (une empreinte digitale ou une photographie par exemple) qu'on ne puisse

détranscrire en vue de retrouver l'élément originel, ce qui donnerait les garanties de confidentialité nécessaires. Ce modèle devrait être mis au point selon les normes de l'ISO. Il devrait pouvoir être utilisé en ligne ou hors connexion, parallèlement aux autres moyens d'identification (nom, numéro de référence, numéro de carte, indication de l'autorité par qui le document est délivré).

Le *Japon* a indiqué que les documents nationaux ne comprenaient pas de moyens d'identification biométriques. Imposer un tel moyen pour les gens de mer pourrait donner lieu à des actions en justice pour discrimination. A la différence des aéroports, qui sont au Japon des zones d'accès limité, les ports sont des zones d'accès libre, et il ne serait pas possible juridiquement d'instituer une règle particulière pour les marins.

Pour les *Pays-Bas*, dans l'hypothèse où l'on utiliserait un moyen d'identification biométrique, il faudrait se conformer aux normes de l'OACI et choisir la forme de la carte de crédit.

Selon le *Portugal*, il était indispensable d'utiliser le moyen biométrique de l'empreinte digitale, en particulier parce que, comme le *Japon* l'a indiqué, les ports étant en l'état actuel des choses des zones d'accès libre, il est nécessaire d'en assurer la sécurité. La carte magnétique n'est pas une bonne solution. Le document doit comporter des pages pour l'apposition des timbres d'entrée et de sortie indiquant les lieux où le titulaire s'est trouvé, comme pour l'apposition des visas de travail dans le cas du cabotage.

Le *Royaume-Uni* s'est dit favorable à l'introduction de moyens d'identification biométriques dans le document. Nulle information n'a d'intérêt dans un tel document si elle ne peut être vérifiée.

La *Fédération de Russie* a déclaré qu'il lui serait difficile de ratifier le nouvel instrument s'il prévoyait l'utilisation de moyens d'identification biométriques car les dispositions pertinentes de la législation nationale, qui visent les situations de catastrophe et l'identification des personnes par les sauveteurs, s'appliquent aux équipages des avions mais non à ceux des navires.

La *Tunisie* a indiqué que son passeport ne comporte pas de moyen d'identification biométrique et s'est montrée sceptique quant à l'utilisation de tels moyens dans la pièce d'identité des gens de mer.



## CHAPITRE II

### DOCUMENTS DE VOYAGE ET FACILITÉS POUR LES GENS DE MER

INSTRUMENTS RÉGIONAUX: L'ACCORD DE SCHENGEN ET LE RÈGLEMENT N° 539/2001  
DE L'UNION EUROPÉENNE DU 15 MARS 2001

L'Accord de Schengen fixe, dans le cadre de l'Union européenne, des règles d'immigration uniformes pour quinze Etats d'Europe<sup>1</sup>. C'est un texte d'application générale, qui ne contient pas de dispositions particulières pour les gens de mer. L'accord crée des frontières extérieures communes (terrestres, maritimes et aériennes pour les Etats contractants) et supprime entre eux les contrôles aux frontières intérieures. Bien que deux Etats de l'Union européenne, l'Irlande et le Royaume-Uni, soient restés en dehors de l'espace Schengen, l'accord est intégré dans le Traité d'Amsterdam et fait partie de l'acquis communautaire, si bien que les Etats candidats à l'adhésion à l'Union sont appelés à en accepter les dispositions.

Aux termes de l'article 5(2) de l'accord, l'entrée dans l'espace Schengen doit être refusée aux étrangers qui ne remplissent pas l'ensemble des conditions d'immigration prévues, sauf dérogation à ce principe par l'Etat concerné, notamment en raison d'obligations internationales. C'est la situation qui se présente pour les Etats parties à la convention n° 108 de l'OIT ou à la convention FAL de l'OMI. Les quinze Etats de l'espace Schengen sont tous parties à la seconde; onze d'entre eux ont ratifié la convention n° 108<sup>2</sup>.

Le règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil du 15 mars 2001 fixe la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation. Il autorise les Etats membres à prévoir des exceptions à l'obligation de visa, sans condition de nationalité, pour les équipages civils des avions et des navires et pour les équipages civils des navires opérant sur les voies fluviales internationales (art. 4, paragr. 1 *b*) et *d*). C'est sur cette base juridique que de telles exceptions sont prévues en pratique pour les marins en activité qui entrent dans l'espace Schengen.

Il s'agit cependant d'une disposition facultative: elle permet aux Etats concernés d'accorder certaines facilités aux personnes visées, elle ne les oblige pas à le faire et elle ne crée pas de droit pour ces personnes. Elle a pour effet du point de vue juridique de faciliter elle-même les mesures de facilitation. L'exemption de l'obligation de visa peut être prévue, si elle l'est, à toutes les fins indiquées dans la convention n° 108 de l'OIT ou dans la convention FAL de l'OMI ou à certaines seulement. Les *Pays-Bas*, par exemple, n'exigent pas de visa pour la permission à terre dans le cas des marins ressortissants d'Etats pour lesquels un visa est en principe requis mais ils en exigent un

---

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède. L'Islande et la Norvège, qui ne font pas partie de l'Union européenne, ont ici le statut de membre associé.

<sup>2</sup> L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et les Pays-Bas ne l'ont pas ratifiée.

pour l'entrée ou le transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement. Cela montre bien le caractère exceptionnel de la permission à terre par rapport à l'entrée dans le pays ou à l'admission au titre de l'immigration.

#### LA LÉGISLATION ET LA PRATIQUE AU NIVEAU NATIONAL

L'*Allemagne* a indiqué qu'elle ne pouvait ratifier la convention n° 108 de l'OIT car les services de l'immigration ne reconnaîtraient pas le droit de réadmission après l'expiration de la validité de la pièce d'identité des gens de mer, contrairement à ce que prévoit l'article 5, paragraphe 2).

Au *Bésil*, l'obligation de visa est levée pour les marins en possession d'un document d'identité des gens de mer (règlement concernant l'embarquement des marins étrangers, loi n° 8490 du 19 novembre 1992, art. 2).

La *Chine* a indiqué qu'elle avait ratifié la convention FAL de l'OMI et qu'elle en appliquait les dispositions.

*Chypre* délivre à tous les marins un livret d'identité et de service qui comporte les mêmes éléments de sécurité qu'un passeport. Elle le fait sur présentation de documents dignes de foi établissant l'identité de la personne et sa qualité de marin. Chaque marin reçoit un numéro de code, qui pourrait se transformer en un numéro de code international si Chypre ratifie le nouvel instrument.

Les *Etats-Unis* n'ont pas ratifié la convention n° 108 de l'OIT et ont assorti leur ratification de la convention FAL de l'OMI d'une déclaration aux termes de laquelle les marins doivent être en possession d'un visa pour pouvoir demander à entrer dans le pays<sup>3</sup>. Délivré par les services consulaires, le visa, en effet, confère uniquement l'autorisation de demander l'admission sur le territoire des Etats-Unis; la décision d'admission est prise par les services du ministère de la Justice à la frontière. Le texte applicable est la loi sur l'immigration et la nationalité (8 USC 1101), selon laquelle les membres des équipages des navires ou des avions qui se rendent aux Etats-Unis doivent être titulaires d'un visa individuel de membre d'un équipage (visa D) ou être inscrits sur un visa collectif d'équipage. Le visa collectif a une validité de six mois à partir de la date de délivrance et ne vaut que pour une demande d'admission dans le pays (art. 41. 42 d)). Le passeport doit être valable pour une durée de six mois au moins au-delà du séjour envisagé. Une nouvelle loi a été adoptée le 14 mai 2002: la loi sur le renforcement de la sécurité aux frontières et la réforme du visa d'entrée (Public Law n° 107-173), dont le titre III (délivrance des visas) modifie la loi sur l'immigration et la nationalité. L'article 302 fixe des spécifications techniques et des conditions d'interopérabilité pour la mise au point du système intégré d'enregistrement des données sur les entrées et les sorties du territoire et pour la réalisation des documents correspondants – documents infalsifiables lisibles par machine, comportant des moyens d'identification biométriques. La date limite pour la mise en œuvre de ces dispositions est fixée au 26 octobre 2004. L'article 303 c) fixe les conditions techni-

<sup>3</sup> L'Espagne et l'Italie ont accompagné leur ratification de la convention FAL d'une déclaration indiquant qu'il n'est pas accordé de dispense de visa pour la permission à terre. La France s'est réservé le droit d'exiger un visa à cet effet pour les marins des pays qui exigeraient eux-mêmes un visa des marins français. Ces trois pays ont ratifié par ailleurs la convention n° 108 de l'OIT.

ques à remplir pour l'application du régime de dispense de visa. Les Etats intéressés devront avoir certifié au 26 octobre 2004 qu'ils programment de délivrer des passeports infalsifiables lisibles par machine, comportant des moyens d'identification biométriques et d'authentification du document conformes aux normes applicables de l'OACI. L'article 402 modifie la loi sur l'immigration et la nationalité sur les points suivants: i) obligation pour les avions ou les navires commerciaux qui arrivent aux Etats-Unis ou qui en partent de fournir aux services de contrôle des frontières (définis par la loi) la liste des passagers, des autres occupants et de l'équipage avec les informations requises; ii) interdiction aux avions et aux navires d'entrer tant que ces informations n'ont pas été fournies; iii) application de sanctions en cas de non-observation de ces dispositions (amendes et interdictions d'entrée); iv) mise en place de moyens électroniques de transmission des listes et des informations avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003; v) attribution à l'Attorney General du pouvoir de décider des dispenses de visa. Aux termes de l'article 604, la loi ne permet en aucun cas d'imposer des conditions contraires aux dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ou d'exiger des documents supplémentaires pour certains étrangers non immigrants qui sont en situation d'urgence ou en transit et pour qui l'obligation de soumettre des documents est levée.

Au *Japon*, la loi de 1951 sur le contrôle de l'immigration et la reconnaissance des réfugiés, dans sa teneur actuelle, prévoit (art. 16, permission à terre pour les équipages) que, à la demande du capitaine d'un navire ou de la compagnie exploitant le navire, l'inspecteur des services de l'immigration peut accorder aux marins étrangers une permission à terre d'une durée inférieure à quinze jours pour leur permettre de se reposer, de faire des achats ou d'embarquer sur un autre navire. L'inspecteur peut imposer des restrictions en ce qui concerne la durée du séjour à terre, la zone de déplacement ou l'itinéraire de transit et il peut faire prendre une empreinte digitale. Les marins étrangers travaillant à bord de navires qui font régulièrement escale au Japon peuvent se voir délivrer une autorisation de descendre à terre valable une année pour de multiples entrées.

En *Lettonie*, l'administration maritime a décidé en mai 2002 d'utiliser, pour la réalisation du document d'identité prévu par la convention n° 108 de l'OIT (livret de débarquement), de nouveaux procédés techniques pour prévenir les contrefaçons (holographie, impression par jet d'encre, numérisation de la photographie et de la signature du titulaire, possibilité de lecture par machine). Le document contient des informations sur la formation et la qualification ainsi que sur les personnes à prévenir en cas d'urgence.

A *Malte*, en vertu de la loi sur la marine marchande (art. 234), la carte nationale de marin n'est délivrée qu'aux marins maltais. Si le titulaire cesse d'avoir la qualité de marin maltais, il doit restituer la carte à l'autorité maritime, qui peut elle-même en demander la restitution (art. 201). Le marin maltais qui est en possession de plusieurs documents d'identité des gens de mer (maltais ou étrangers) doit restituer le ou les documents maltais (art. 200) (en règle générale, les documents ne peuvent être retirés que par l'autorité par laquelle ils ont été émis). En vertu de la réglementation maltaise, les ressortissants nationaux perdent en pareil cas leur document national et conservent les documents étrangers. Cette disposition est de nature à les dissuader d'obtenir à la fois un document national et des documents étrangers, dans la mesure où des documents d'identité continueraient d'être délivrés par certains Etats aux marins étrangers.

Aux îles *Marshall*, l'administration applique une procédure d'examen systématique des demandes de délivrance du livret d'identité et de service pour les marins, des brevets d'officier et des brevets spéciaux, procédure qu'elle juge indispensable au bon fonctionnement de son système d'identification des marins et de délivrance des brevets. Les demandes sont traitées par des agents agréés par l'administration dont les fonctions sont précisées par un manuel. Cette procédure uniforme est particulièrement importante pour la délivrance du livret d'identité et de service des marins, document officiel de la République des îles Marshall.

Les îles Marshall ont indiqué que ce livret était conforme aux dispositions de la convention n° 108 de l'OIT. Le document est délivré aux marins travaillant à bord de navires immatriculés dans les îles pour être utilisé dans les déplacements liés à l'embarquement ou au débarquement ou prescrits par le capitaine. Il contient en outre l'attestation de qualification délivrée par l'administration et les états de service du marin. Les livrets sont établis grâce à une base de données et à un fichier centralisé, système informatique sécurisé. Le document est relié; il porte un numéro perforé sur la couverture et sur toutes les pages aux fins de contrôle et de suivi. Il donne des informations complètes sur l'identité du titulaire, reportées par impression laser à partir de la base de données sur deux pages permanentes. La photographie du titulaire est enregistrée sous forme numérique dans la base et reproduite en couleur dans le livret sur une page permanente plastifiée de façon à empêcher toute falsification. On peut consulter sur le site Internet de l'administration maritime la base de données complète sur les livrets d'identité et de service des marins, les brevets d'officier et les brevets spéciaux. Les parties intéressées peuvent ainsi vérifier la validité des brevets et des documents qui leur sont présentés et qui auraient été délivrés par les îles Marshall; elles peuvent aussi consulter la liste des faux documents repérés par l'administration. Le site Internet est mis à jour toutes les semaines.

La *Norvège* reconnaît les documents d'identité délivrés par l'autorité compétente de l'Etat dont les marins sont ressortissants et qui leur donnent le droit de rentrer dans cet Etat. Si le document est établi en application de la convention n° 108 de l'OIT, il ne doit pas obligatoirement indiquer la nationalité du titulaire, la convention garantissant le droit de réadmission dans l'Etat qui l'a délivré (art. 5). La réglementation ne fixe pas de condition quant à la langue dans laquelle le document doit être établi, mais les services de contrôle des passeports peuvent exiger une traduction. Les facilités que la Norvège accorde aux marins sont celles que prévoient la convention n° 108 de l'OIT et la convention FAL de l'OMI: permission à terre, entrée en vue de l'embarquement ou du transfert sur un autre navire, transit en vue de l'embarquement ou du rapatriement. Le règlement pris en application de la loi n° 64 du 24 juin 1988 sur l'immigration, dans sa teneur modifiée, exempte certaines personnes de l'obligation de visa; les dispositions suivantes intéressent les marins (art. 105 *f*), *g*), *h*), *j*)): titulaires d'un titre de voyage délivré aux réfugiés conformément à la Convention du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés (s'il garantit le droit de réadmission dans l'Etat qui l'a délivré); titulaires d'un titre de voyage délivré aux marins réfugiés conformément à l'Arrangement relatif aux marins réfugiés du 23 novembre 1957 (toujours avec droit de retour); titulaires d'un titre d'identité délivré conformément à la convention n° 108 de l'OIT; titulaires d'un livret d'identité et de service pour marins des Philippines ou d'un passeport national des Philippines.

Pour le *Panama*, le document d'identité est un document de service en mer normalisé qui doit indiquer la qualité de matelot ou d'officier du titulaire et contenir des renseignements déterminés destinés à être utilisés partout dans le monde.

Les *Pays-Bas* ont ratifié la convention FAL de l'OMI mais non la convention n° 108 de l'OIT. La ratification de celle-ci pose plusieurs problèmes. Le passeport néerlandais peut être suspendu par décision judiciaire pour les auteurs de délits graves, alors que le document d'identité délivré conformément à la convention n° 108 ne pourrait l'être. La personne dont le passeport a été suspendu pourrait conserver, dans l'hypothèse où il serait possible d'obtenir les deux documents, le document d'identité des gens de mer, lequel peut être émis qui plus est pour une durée indéterminée. Les marins néerlandais se voient délivrer un livret qui indique leurs états de service et contient d'autres informations de caractère professionnel; ce n'est pas un document d'identité. Ce livret est conservé par le capitaine, les marins conservant leur passeport, qui ne mentionne pas la profession. Les passeports délivrés désormais sont lisibles par machine. Les Pays-Bas ont indiqué que les procédures concernant la descente à terre étaient fixées par des instructions nationales établies par les services de l'immigration et des naturalisations. La permission à terre est accordée aux marins qui se trouvent sur le rôle d'équipage sans qu'ils aient à produire aucun document: passeport, livret de marin, autorisation de descendre à terre. Pendant la permission, ils peuvent se déplacer librement dans la ville où le port est situé et dans les villes proches.

Les *Philippines* délivrent aux marins un livret qui se présente comme un passeport. L'établissement d'un document international pour les gens de mer est considéré comme une mesure intéressante. Le pays n'a pas rencontré de problèmes en ce qui concerne les documents des marins, alors qu'il en compte lui-même un effectif de 500 000, mais il est ouvert à un nouveau système.

En *Tunisie*, le ministère des Transports délivre aux marins tunisiens l'un ou l'autre de deux documents d'identité: le *livret professionnel* ou la *déclaration d'identité des gens de mer*. Le livret est délivré aux marins professionnels qui comptent au moins douze mois de service effectif en mer. Ce document contient les renseignements suivants: nom du titulaire, avec une photographie, une empreinte digitale et la signature, nationalité, domicile, grade, états de service, recrutements, débarquements, règlement des frais de rapatriement, examens médicaux (dates et résultats); il est visé par l'autorité maritime. Y figurent aussi des renseignements sur la formation et la qualification du marin, importants pour ceux qui travaillent sur des navires étrangers. La validité du document est de cinq ans et peut être prolongée pour une seconde période de cinq ans, après quoi un nouveau document doit être établi. La déclaration d'identité des gens de mer est délivrée, sous la forme d'une carte, aux marins qui comptent moins de douze mois de service en mer, comme les marins qui travaillent de façon occasionnelle ou intermittente (pendant la saison touristique par exemple) ou les élèves officiers pendant les vacances d'été. Sa validité est d'une année au maximum. Les deux documents sont délivrés comme des pièces d'identité au sens de la convention n° 108 de l'OIT.

#### POSITIONS DES ARMATEURS ET DES GENS DE MER

Lors de la réunion de consultation organisée par le BIT, les experts des armateurs et les experts des gens de mer ont insisté les uns et les autres sur l'utilité d'un document d'identité normalisé et reconnu au niveau international qui dispense de l'obligation du visa. La position des armateurs était indiquée dans une communication déjà mentionnée, reproduite à l'annexe III, appendice 3, de ce rapport. Selon eux, il ne faut

pas cependant que l'absence de document d'identité pour les gens de mer puisse conduire à immobiliser des navires aux fins de contrôle.

Les experts des gens de mer ont reconnu la légitimité des préoccupations suscitées par les problèmes de sécurité et ont admis la nécessité d'assurer une identification positive des marins avec possibilité de vérification – sans aller au-delà. Ils ont exprimé cependant une série de réserves. Il ne faudrait pas en particulier que la nature des informations demandées pour la délivrance du document donne aux marins, qui ont déjà des conditions de travail et de vie difficiles, l'impression qu'ils sont des criminels. On peut craindre aussi que le document n'autorise pas la permission à terre sans des mesures additionnelles telles que la présence d'escortes de sécurité.

Les experts des gens de mer se sont montrés particulièrement préoccupés par le problème de la protection des données et de la vie privée. Le document d'identité, selon eux, doit être un document établi sur un modèle international, lisible par machine, qui ne contienne pas d'informations enregistrées par des moyens tels que des codes-barres, des «puces» ou des pistes magnétiques. Des bases nationales de données devraient permettre de vérifier les documents, en respectant les dispositions législatives sur la protection des données. Le document doit être délivré par l'Etat dont les marins sont ressortissants ou, exceptionnellement, par l'Etat de résidence. Il doit autoriser la permission à terre, le transit et le rapatriement. Les renseignements qu'il devrait contenir devraient être uniquement ceux que prévoit la convention n° 108 de l'OIT. Quant au contrôle et à la surveillance, l'OIT devrait être en mesure d'établir un système de «liste blanche» comparable à celui de l'OMI et un système d'audits analogue à celui de l'OACI.

## CHAPITRE III

### INFORMATIONS SUR LES BREVETS

L'OMI souhaite qu'il soit possible de faire figurer sur le document d'identité, si les administrations maritimes le jugent nécessaire, des informations sur les brevets des marins, qui établiraient leur qualité de marin et qui constitueraient une garantie supplémentaire contre l'usage de faux brevets.

La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW, dans sa teneur modifiée) fixe les conditions minimales de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens à observer pour la délivrance des brevets dont les marins doivent être titulaires aux termes de la convention pour exercer les différentes fonctions pour lesquelles elle établit des normes de compétence. Les Etats parties à la convention peuvent délivrer des brevets aux marins de toute nationalité qui remplissent les conditions requises ou reconnaître des brevets étrangers.

Selon la convention STCW (art. II c)), le terme «brevet» désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'administration – c'est-à-dire le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon – ou avec l'autorisation de celle-ci ou reconnu par l'administration et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ce document ou autorisées par les règlements nationaux.

Les brevets de capitaine et d'officier doivent être visés par l'administration qui les délivre (art. VI(2)) ou par l'administration qui les reconnaît quand il s'agit de brevets émis par un autre Etat partie à la convention (règle I/2, paragr. 5). Les capitaines et les officiers peuvent ainsi être titulaires de brevets reconnus par plusieurs administrations. Les brevets et les visas y relatifs peuvent être délivrés en tant que documents distincts (règle I/2, paragr. 6). L'original du brevet doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire (règle I/2, paragr. 9). Pour continuer à être reconnus aptes au service en mer, les capitaines, les officiers et les opérateurs des radiocommunications titulaires d'un brevet doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, prouver le maintien de leur compétence professionnelle (règle I/11, paragr. 1), ce qui donne lieu à la revalidation des brevets et à la reconnaissance des brevets étrangers, à défaut de quoi ils ne sont plus valides.

Dans des circonstances d'extrême nécessité (uniquement en cas de force majeure pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien), les administrations peuvent délivrer des dispenses de brevet. Les dispenses ne peuvent être accordées qu'à des personnes possédant le brevet requis pour le poste immédiatement inférieur ou, lorsque pour celui-ci aucun brevet n'est requis, aux personnes ayant des qualifications et une expérience d'un niveau équivalent au niveau exigé (art. VIII).

Les Etats parties à la convention doivent établir des procédures appropriées pour effectuer des enquêtes impartiales lorsque ont été signalés des cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptibles de menacer la sécurité ou le milieu marin et imputables à des titulaires de brevets ou de visas et pour retirer, suspendre ou annuler ceux-ci (règle I/5, paragr. 1).

Des modèles de brevet et de visa sont donnés dans le code STCW (section A-I/2). Ces documents, qui indiquent la qualification du titulaire (fonctions et niveau, capacité(s), restrictions éventuelles, durée de validité), contiennent les éléments d'identification suivants: nom du titulaire, date de naissance, signature et photographie.

## CHAPITRE IV

### AUTHENTIFICATION, VÉRIFICATION, MOYENS BIOMÉTRIQUES

La technique retenue par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour assurer une identification positive et vérifiable est la technique biométrique, fondée sur une caractéristique physique ou comportementale propre à chaque individu: empreintes digitales, signature, forme de la main, du visage, caractéristiques de l'œil (iris ou rétine), de la voix. L'OACI s'attache à déterminer actuellement, sur la base des résultats des essais qui doivent être effectués par les Etats, la norme universelle à retenir pour l'inclure dans les documents de voyage lisibles par machine. L'objectif est d'adopter une seule technique, encore que deux puissent être nécessaires pour répondre à toutes les exigences du système de confirmation de l'identité assisté par machine. L'OACI établira les spécifications nécessaires pour l'application d'une technique normalisée qui assure l'interopérabilité mondiale, spécifications qui seront incorporées dans le document 9303<sup>1</sup>.

Les éléments biométriques d'identification doivent être saisis par un procédé sûr de façon à empêcher que des personnes ne puissent se présenter sous l'identité d'autres (vol d'identité) ou se faire enregistrer plusieurs fois sous différentes identités. Les données sont conservées sous la forme d'un modèle biométrique correspondant à l'identité annoncée et acceptée (sous un certain nom) au moment de l'enregistrement.

La vérification consiste à comparer l'empreinte biométrique relevée pour la personne à identifier avec le modèle enregistré pour celle dont elle est censée avoir l'identité. Le procédé est utilisé dans les transactions bancaires, les ventes par Internet, les paiements de prestations, les contrôles aux frontières aux Etats-Unis (système INSPASS, qui permet aux personnes qui se sont fait enregistrer (opération volontaire), grâce à l'identification biométrique, d'éviter les files d'attente à l'immigration, les contrôles d'identité dans les aéroports et d'autres contrôles de sécurité).

En étroite collaboration avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO), l'OACI a entrepris de mettre au point des documents de voyage lisibles par machine (*Machine-readable travel documents, MRTD*). Ces documents (passeports, visas, documents de voyage officiels) doivent être établis suivant un modèle normalisé de façon à faciliter la lecture des données – lecture visuelle et lecture par machine – en tous lieux et à assurer l'interopérabilité mondiale du système. Les normes pertinentes sont contenues dans le document 9303 de l'OACI<sup>2</sup>. Le document de voyage le plus courant est le passeport (document 9303, partie 1); il peut s'agir d'un livret de format

---

<sup>1</sup> Voir OACI: *Machine-readable travel documents – Technical Report – Selection of a globally interoperable biometric for machine-assisted identity confirmation with MRTDs* (Montréal, 2001), p. 34; voir aussi à ce sujet: *Travaux de l'OACI sur le choix et l'essai d'une technique biométrique pour confirmer l'identité des titulaires de documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)*, note présentée au Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine, 13<sup>e</sup> réunion, document TAG-MRDT/13-WP/7, 21 janv. 2002.

<sup>2</sup> OACI: *Documents de voyage lisibles à la machine*, partie 1-4.

normalisé, qui contient des pages d'identification (renseignements sur le titulaire et sur l'autorité qui a émis le document) et des pages destinées à recevoir les visas et les autres inscriptions, ou d'une carte. Le document d'identité du personnel navigant est le certificat de membre d'équipage (document 9303, partie 4).

La technologie de base retenue par l'OACI est la reconnaissance optique de caractères dans une zone de lecture automatique, condition minimale obligatoire pour assurer l'interopérabilité du système à l'échelle mondiale. D'autres technologies peuvent être utilisées parallèlement à titre facultatif: code-barres, piste magnétique, mémoire optique, circuit intégré. Grâce aux possibilités d'enregistrement de ces technologies, il est possible d'incorporer dans la carte un moyen codé d'identification biométrique du titulaire ou d'autres données permettant de vérifier l'authenticité du document. Les cartes normalisées à mémoire optique permettent d'enregistrer une grande quantité d'informations; elles sont utilisées par exemple dans le secteur médical, qui exige une telle capacité (pour la saisie d'informations sur les antécédents médicaux du titulaire, y compris les radiographies).

Les documents lisibles par machine comprennent sept zones de présentation des informations. Les zones I à VI constituent la zone d'inspection visuelle, et la zone VII (elle seule) la zone de lecture automatique. La disposition générale est la suivante:

- I. En-tête: Etat ou organisation délivrant le document, mention obligatoire.
- II. Données personnelles, obligatoires et facultatives.
- III. Données relatives au document, obligatoires et facultatives (exemple: AC pour la carte de membre d'équipage dans le transport aérien).
- IV. Signature du titulaire ou marque habituelle, obligatoire.
- V. Élément d'identification (photographie), obligatoire.
- VI. Données facultatives.
- VII. Zone de lecture automatique, obligatoire. Pour un passeport, deux lignes de 44 caractères chacune, lisibles par reconnaissance optique. Code normalisé de trois lettres pour l'Etat ou l'organisation délivrant le document et pour la nationalité du titulaire.

Selon le document 9303, point 7.1: objet de la zone de lecture automatique, cette zone est censée être réservée aux données destinées à l'usage international en conformité des normes internationales relatives aux documents lisibles par machine, avec une représentation des données différente de celle de la zone d'inspection visuelle. Eu égard aux lois nationales relatives à la protection de la vie privée, les renseignements inscrits dans la zone de lecture automatique doivent être lisibles visuellement aussi bien que par machine.

## CHAPITRE V

### SURVEILLANCE ET ÉVALUATION

La réunion de consultation organisée par le BIT a estimé qu'il faudrait prévoir un mécanisme de surveillance pour garantir la sûreté des systèmes de délivrance des pièces d'identité des gens de mer. Il a été fait mention de la formule de la «Liste blanche» de l'OMI et du mécanisme d'audits de l'OACI, d'autres méthodes aujourd'hui en vigueur pouvant être aussi envisagées. Le système de surveillance devrait se doubler d'un système d'échange rapide d'informations pour les opérations de vérification. On trouvera ci-après quelques indications sur les dispositions prévues par l'OACI et l'OMI.

#### PLAN D'ACTION DE L'OACI POUR RENFORCER LE DISPOSITIF DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) convoquée par l'OACI en février 2002 a recommandé la mise en œuvre d'un programme complet d'audits de sûreté à partir de 2003. Il s'agit d'un programme universel d'audits obligatoires réguliers, systématiques et harmonisés. Les audits seront conduits selon une procédure établie en vertu du mécanisme AVSEC de l'OACI, par des équipes formées et agréées par l'OACI, sous la direction d'un membre du personnel de celle-ci. Elles devront contrôler, à l'aide de méthodes fondées et objectives appliquées de façon cohérente, l'effet donné aux dispositions de l'annexe 17 (sûreté) de la convention de l'OACI.

L'OACI est invitée à mettre au point ce programme, qui doit obéir à des règles de transparence et d'indépendance, en assurant la coordination et la cohérence maximales avec les programmes d'audits existant déjà au niveau régional ou sous-régional.

Le programme devrait comprendre un mécanisme de contrôle de l'application des dispositions sur la sûreté en vue de déterminer les améliorations nécessaires compte tenu de l'importance des problèmes, d'assurer l'adoption de mesures correctives immédiates dans les cas de carences graves et d'apporter aux Etats en développement l'assistance requise pour renforcer notablement la sécurité.

Tous les Etats seront informés des audits qui auront été effectués. Les rapports complets d'audit seront déposés auprès de l'OACI; la communication en sera assurée entre les Etats sur une base bilatérale ou multilatérale.

Les Etats communiqueront à l'OACI des informations sur la sûreté de l'aviation au niveau national selon une procédure harmonisée qui sera élaborée par l'Organisation.

#### LA «LISTE BLANCHE» DE L'OMI

Le code qui accompagne la convention STCW de l'OMI (section A-I/8, normes de qualité) demande aux Etats de fixer des objectifs et des normes de qualité clairs en

matière de formation et de compétences, normes qui doivent couvrir l'administration du système de délivrance des brevets. Les activités d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences et l'administration du système de délivrance des brevets doivent faire l'objet d'évaluations indépendantes à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. La convention prévoit en outre (règle I/7, communication de renseignements) que les Etats doivent communiquer au Secrétaire général de l'OMI les renseignements exigés au sujet des mesures prises «pour donner pleinement et entièrement effet à la convention». Lorsque des renseignements complets ont été reçus, le Secrétaire général soumet au Comité de la sécurité maritime un rapport pour la préparation duquel il sollicite les vues de personnes compétentes choisies sur une liste établie comme le prévoit le code (section A-I/7, paragr. 5). Il appartient au Comité de la sécurité maritime de recenser sur cette base les Etats réputés avoir établi «qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la convention». Les autres Etats peuvent alors considérer en principe, sous réserve de certaines dispositions, que les brevets délivrés par les Etats en question sont conformes aux dispositions de la convention. C'est ce qu'on appelle couramment le système de la «Liste blanche STCW».

## CONCLUSIONS

Deux questions fondamentales retiennent depuis un certain temps l'attention de la Commission d'experts du BIT pour l'application des conventions et recommandations en ce qui concerne la convention n° 108: la détermination des personnes qui ont la qualité de marin et qui doivent pouvoir en tant que telles obtenir la pièce d'identité des gens de mer et bénéficier des facilités correspondantes; la nature juridique de la pièce d'identité des gens de mer et la différence entre ce document et le passeport. La spécificité d'un document d'identité professionnel international délivré en vertu d'un traité par rapport au passeport est primordiale du point de vue de l'octroi des facilités prévues.

Le passeport est la pièce d'identité nationale de base. La condition de délivrance est la nationalité et non la profession du titulaire, même si celle-ci est parfois indiquée. La législation applicable pour tout ce qui concerne le passeport est la législation nationale. Il s'agit d'un document d'identité qui établit a priori la nationalité du titulaire. Il peut être utilisé de façon très large à toutes fins licites. A défaut d'obligations établies par voie de traité, il ne confère aucun droit en droit international.

Il en va autrement de la pièce d'identité des gens de mer. Pour en faire ressortir la fonction, il faudrait la comparer avec le laissez-passer des Nations Unies, document professionnel délivré au personnel des institutions des Nations Unies pour ses déplacements en mission officielle.

Le laissez-passer des Nations Unies est émis en vertu d'un traité pour faciliter les déplacements professionnels. Les Etats d'accueil peuvent exiger un visa, mais ils sont tenus alors par le traité d'en faciliter l'obtention.

Documents de voyage professionnels accordés à des fins précises, la pièce d'identité des gens de mer et le laissez-passer des Nations Unies ne sont pas destinés à un usage aussi large que celui du passeport. A la différence du passeport, cependant, ils s'appuient sur des traités internationaux qui exigent l'octroi de certaines facilités par les Etats d'accueil parties à ces traités. Le marin en service actif qui se déplace avec la pièce d'identité des gens de mer est ainsi, à certains égards, dans la même situation que le fonctionnaire du système des Nations Unies en mission officielle avec un laissez-passer des Nations Unies.

La réunion de consultation organisée par le BIT a mis en évidence, comme les réunions du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, le renforcement des exigences de sécurité dans de nombreux Etats, qui conduit à rendre plus restrictives les conditions d'admission des étrangers en général.

La position qui s'est exprimée à l'OMI est que, si les marins peuvent légitimement prétendre à certaines facilités pour leurs déplacements professionnels, ils ne le peuvent que dans la mesure où ils ont effectivement la qualité de marin, et que les Etats d'accueil sont fondés à demander en contrepartie des garanties de sécurité. La dispense de visa, que les armateurs et les gens de mer considèrent comme primordiale, ou l'octroi facilité du visa sont des mesures exceptionnelles. Les Etats d'accueil estiment qu'ils sont en droit d'exiger, lorsque ces mesures sont prévues sur la base de l'activité professionnelle, que les membres des catégories professionnelles concernées justifient non seulement de leur identité et de leur nationalité (comme doivent le faire tous les

étrangers), mais aussi de la qualité professionnelle à laquelle répondent les facilités exceptionnelles demandées.

## QUESTIONNAIRE

Il ressort des grandes lignes du débat, telles qu'exposées dans les précédents chapitres du présent rapport, que, parmi les aspects relatifs à la sécurité des pièces d'identité des gens de mer, il en est essentiellement trois qui, de l'avis de l'OIT, doivent être pris en compte et, parfois, pesés avec soin. Le premier est évidemment la sécurité des gens de mer eux-mêmes, celle de leurs navires et de leur milieu de travail. Les deux autres touchent à tout ce qui peut faciliter le commerce maritime et l'établissement de conditions de travail décentes, y compris les droits fondamentaux tels que le respect de la vie privée et l'interdiction de la discrimination. Ces derniers aspects sont apparus clairement lors des récentes discussions qui ont eu lieu tant à l'OMI qu'à l'OIT: en effet, un nombre important de pays demanderont une «pièce d'identification positive vérifiable» avant d'accorder des facilités spéciales permettant aux gens de mer d'effectuer les déplacements professionnels internationaux nécessaires à leur travail (rejoindre rapidement un navire ou être transféré sur un autre navire) et à leur bien-être (en particulier, les permissions à terre<sup>1</sup> dont le refus aurait pour résultat une «privation intolérable»<sup>2</sup> pour les gens de mer embarqués pour un service de longue durée).

La convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958<sup>3</sup>, oblige pour l'essentiel les Membres de l'OIT qui la ratifient à délivrer des pièces d'identité conformes aux critères établis dans l'instrument et à reconnaître celles qui sont délivrées par les autres parties à la convention. Se fondant sur ces documents, les parties sont tenues d'accorder certaines facilités aux gens de mer, comme les permissions à terre mentionnées ci-dessus. Les modifications apportées par l'instrument envisagé, actuellement conçu comme un protocole à la convention n° 108 (voir section C ci-après), viseraient un double objectif:

- a) renforcer la fiabilité de la pièce d'identité, ainsi que les procédures et infrastructures nationales y relatives;
- b) maintenir les obligations relatives aux droits et facilités devant être accordés aux gens de mer, en tenant compte de la nécessité d'assurer la plus large acceptation du nouvel instrument.

Eu égard à l'article 38, paragraphe 1, du Règlement de la Conférence, mentionné dans l'introduction au présent rapport, les gouvernements sont priés de consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives avant d'arrêter définitivement leurs réponses au questionnaire ci-après, de donner des réponses motivées et d'indiquer les organisations qui ont été consultées. Il est également rappelé aux gouvernements qu'il importe de veiller à ce que tous les services intéressés participent à la présente procédure de consultation, y compris ceux qui sont responsables du travail et des affaires sociales, des transports maritimes et de l'immigration.

---

<sup>1</sup> Voir ci-dessus chapitre II, section sur la permission à terre.

<sup>2</sup> Voir les commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations sur la convention n° 108, reproduits à l'annexe II du présent rapport.

<sup>3</sup> Voir l'annexe I du présent rapport.

Conformément à l'article 38, paragraphe 2, du Règlement de la Conférence, un rapport final, comprenant un avant-projet d'instrument proposé, sera communiqué aux gouvernements quatre mois au moins avant l'ouverture de la 91<sup>e</sup> session de la Conférence (juin 2003). Afin de permettre au Bureau de tenir compte des réponses au présent questionnaire, les gouvernements sont invités à envoyer leurs réponses de manière à ce qu'elles parviennent au Bureau avant le 31 décembre 2002.

Les intéressés trouveront une formule séparée pour faciliter leurs réponses. Elle peut être copiée à l'intention des organisations d'employeurs et de travailleurs s'ils présentent leurs réponses séparément.

Ainsi qu'il a été rappelé ci-dessus, deux aspects de la convention n° 108 doivent particulièrement retenir l'attention:

- a) améliorer les caractéristiques de sécurité des pièces d'identité des gens de mer;
- b) faciliter les activités professionnelles des gens de mer et l'exercice de leurs droits au travail.

Ces questions sont traitées respectivement dans les sections A et B ci-après. La section C cherche à élucider les questions touchant la forme du nouvel instrument et ses relations avec la convention n° 108. Le questionnaire est suivi d'un avant-projet de dispositions. Cet avant-projet devrait être considéré comme un exemple de la façon dont les propositions qui inspirent chaque question pourraient être exprimées dans un instrument juridique.

#### A. AMÉLIORER LES CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ DES PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

Le premier objectif de la sécurité est de permettre à un fonctionnaire de l'immigration ou à tout autre fonctionnaire compétent de vérifier facilement, avec le maximum de certitude, que le titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer, se trouvant temporairement dans la juridiction territoriale du pays concerné, est bien un marin, qu'il est effectivement la personne identifiée sur le document et qu'il a la nationalité indiquée sur ledit document.

D'après les informations fournies à l'OMI et à l'OIT, notamment lors de la Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer mentionnée précédemment, il apparaît que cet objectif appelle l'examen de plusieurs points concernant:

- 1) la délivrance de la pièce d'identité au marin;
- 2) les caractéristiques physiques de la pièce d'identité;
- 3) la forme et la teneur des renseignements portés sur la pièce d'identité;
- 4) les moyens extérieurs de vérifier l'authenticité de la pièce d'identité ou des renseignements fournis;
- 5) la fiabilité du système national d'identification des gens de mer.

Les propositions fondées sur les informations reçues jusqu'à ce jour sont exposées ci-après sous chacun des points susmentionnés. Les réponses au présent questionnaire peuvent être effectuées en cochant la case prévue pour indiquer l'accord ou le désac-

cord et, le cas échéant, en apportant des commentaires, notamment en cas de désaccord.

*A1. Délivrance de la pièce d'identité au marin*

Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, de la convention n° 108, tout Membre l'ayant ratifiée a l'obligation de délivrer «à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin, sur sa demande, une pièce d'identité des gens de mer conforme aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessous». Aux termes du paragraphe 2 de l'article 2, le Membre peut «délivrer une pièce d'identité des gens de mer à tout autre marin employé à bord d'un navire immatriculé sur son territoire ou inscrit dans un bureau de placement de son territoire, si l'intéressé en fait la demande», mais il n'est pas obligé de le faire. Aux termes de l'article 6 de la convention, les autres Membres ayant ratifié la convention sont tenus de reconnaître la pièce d'identité délivrée, aux fins précisées dans ledit article.

Il est entendu que la partie la plus importante du processus d'identification se rapporte à la délivrance de la pièce d'identité, étant donné que toute erreur commise à ce stade se perpétuerait simplement par la pièce d'identité elle-même.

**Question A1 a)** – *La pièce d'identité prévue dans le nouvel instrument devrait (sauf dans les cas exceptionnels prévus) n'être délivrée que par l'Etat dont le marin est ressortissant (qui est le mieux à même de vérifier les renseignements contenus dans la pièce d'identité).*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet ci-après, article 2.1.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A1 b)** – *Les cas exceptionnels sont ceux des réfugiés et des apatrides (ou des personnes ayant apparemment la nationalité de pays qui n'ont plus de registres).*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Autres cas exceptionnels: \_\_\_\_\_

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A1 c)** – *Dans ces cas exceptionnels:*

i) *la pièce d'identité des gens de mer peut être délivrée uniquement par l'Etat dans lequel le réfugié a demandé ou obtenu l'asile ou par l'Etat qui a accordé à une personne apatride un permis de résidence comprenant le droit d'être réadmis sur son territoire.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

ii) *l'Etat intéressé ne serait pas obligé (comme c'est le cas actuellement aux termes de la convention n° 108) de délivrer une pièce d'identité dans les cas susmentionnés.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

Voir avant-projet, article 2.2.

**Question A1 d)** – *Devrait-il être possible que la pièce d'identité des gens de mer soit délivrée par l'Etat dans lequel le marin est un résident permanent (en plus des cas mentionnés dans la question précédente)?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A1 e)** – *Quels documents les autorités compétentes de votre pays exigent-elles pour délivrer la pièce d'identité des gens de mer?*

Réponse: \_\_\_\_\_

#### A2. Les caractéristiques physiques de la pièce d'identité

Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, de la convention n° 108, «la pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple; elle sera établie dans une matière résistante et présentée de telle manière que toute modification soit aisément discernable».

Bien que cette disposition puisse appeler de plus amples précisions, les informations reçues indiquent que la pièce d'identité des gens de mer devrait continuer d'être délivrée par chaque Membre individuellement et que les conditions de délivrance d'une telle pièce devraient continuer d'être énoncées en termes généraux de façon à permettre à sa présentation de suivre le progrès technique. Toutefois, la convention n° 108 (art. 4, paragr. 6) laisse à chaque Membre le soin de décider de la forme et de la teneur exactes de la pièce d'identité des gens de mer. Par souci de cohérence, il a été considéré que les pièces d'identité délivrées par les parties au nouvel instrument devraient être normalisées pour permettre la reconnaissance instantanée de toute pièce d'identité nationale par les fonctionnaires de l'immigration partout dans le monde<sup>4</sup>. Cette considération conduit aux trois propositions figurant ci-après aux alinéas a), b) et c):

**Question A2 a)** – *Le nouvel instrument devrait établir des critères clairs concernant les caractéristiques physiques de la pièce d'identité.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

<sup>4</sup> Telle était d'ailleurs l'une des idées qui, sans avoir été concrétisée entièrement, a inspiré la convention n° 108 – voir l'introduction au présent rapport.

**Question A2 b)** – *L'instrument devrait aller plus loin que la convention n° 108 en exigeant que chaque pièce d'identité délivrée suive un modèle international agréé, conformément aux critères établis par l'instrument.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A2 c)** – *Le modèle international devrait être:*

i) *adopté par la Conférence internationale du Travail et reproduit dans une annexe au nouvel instrument;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

ii) *régulièrement mis à jour par la Conférence conformément à une procédure d'amendement simplifiée;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

iii) *en vertu de cette procédure, l'adoption de ces amendements exigerait la majorité des deux tiers et ils devraient être conformes aux normes ou aux critères établis par les dispositions du nouvel instrument.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 3.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A2 d)** – *Outre les critères qui sont énumérés à l'article 4, paragraphe 1, de la convention n° 108, il est proposé d'observer les spécifications générales suivantes:*

i) *la pièce d'identité devrait être établie selon les derniers développements avérés de la technique de manière à empêcher les altérations ou les falsifications et à permettre que les modifications soient aisément discernables;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.1 i).

Commentaires: \_\_\_\_\_

ii) *le matériel et les techniques utilisés devraient être facilement accessibles à tout gouvernement, au coût le plus bas compatible avec la fiabilité requise pour atteindre l'objectif énoncé au sous-alinéa i) ci-dessus;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.1 ii).

Commentaires: \_\_\_\_\_

iii) *la pièce d'identité ne devrait pas être plus grande qu'un passeport ordinaire;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.2.

Commentaires: \_\_\_\_\_

iv) *autres spécifications concernant les caractéristiques physiques des pièces d'identité.*

Autres spécifications: \_\_\_\_\_

**Question A2 e) – Technologies à utiliser, conformément aux critères et spécifications susmentionnés:**

i) *plastification des photographies et des données?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

ii) *pages filigranées?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

iii) *marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

iv) *matières autres que le papier?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

v) *encres spéciales?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

vi) *motifs spéciaux en couleur?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

vii) *autres technologies?*

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A2 f)** – *Par souci de simplicité, le modèle joint en annexe, mentionné à la question A2 c) ci-dessus, ne devrait exiger l’uniformité que dans la mesure nécessaire pour atteindre les objectifs ci-après:*

i) *rendre la pièce d’identité des gens de mer facilement reconnaissable en tant que telle;*

Etes-vous d’accord? Oui  Non

ii) *assurer que la matière utilisée soit conforme aux exigences physiques établies par l’instrument;*

Etes-vous d’accord? Oui  Non

iii) *permettre la reconnaissance de chaque rubrique même par des personnes connaissant mal la langue utilisée;*

Etes-vous d’accord? Oui  Non

iv) *recourir au maximum à des données normalisées (codes de pays et présentation normalisée des dates);*

Etes-vous d’accord? Oui  Non

Voir avant-projet, annexe A-I.

Commentaires: \_\_\_\_\_

v) *autres objectifs.*

Commentaires: \_\_\_\_\_

### *A3. La forme et la teneur des renseignements portés sur la pièce d’identité*

Aux termes de l’article 4, paragraphe 2, de la convention n° 108, la pièce d’identité des gens de mer doit indiquer le nom et le titre de l’autorité qui l’a délivrée, la date et le lieu de la délivrance et contenir une déclaration selon laquelle le document est une pièce d’identité des gens de mer aux fins de la convention. Aux termes du paragraphe 3, les renseignements suivants concernant le titulaire doivent être inclus:

a) nom en entier (prénoms et nom de famille s’il y a lieu);

b) date et lieu de naissance;

c) nationalité;

d) signalement;

e) photographie;

f) signature du titulaire ou, s’il est incapable de signer, une empreinte du pouce.

**Question A3 a)** – *La pièce d'identité devrait-elle également indiquer le sexe du marin (un renseignement qui n'est pas exigé par la convention n° 108)?*

Oui

Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

Les renseignements mentionnés aux alinéas *d)*, *e)* et *f)* sont des éléments de «l'identification positive vérifiable» mentionnée plus haut. Il a été suggéré que la photographie (voir alinéa *e)*) soit une photographie numérique – vraisemblablement pour en permettre la transmission exacte; ce sujet est traité dans la section A4 ci-après.

Le principal élément nouveau proposé en relation avec l'identification positive vérifiable est le modèle biométrique exposé d'une manière assez détaillée au chapitre IV du présent rapport: on entend par biométrie l'utilisation d'une caractéristique physique ou comportementale – empreinte digitale, voix, iris ou rétine – comme moyen d'identification ou d'authentification de l'identité d'un individu. Par modèle on entend un ensemble de caractères ou d'autres données qui décrit la biométrie en question et qui pourrait être inscrit sur la carte ou emmagasiné dans une puce<sup>5</sup> ou dans une base de données. Les données biométriques peuvent évidemment fournir une identification plus exacte qu'une photographie ou une signature et, avec l'aide des moyens techniques, être vérifiées avec plus de précision. Toutefois, l'accent a été mis sur les difficultés que pourraient rencontrer spécialement les pays en développement pour se procurer le matériel nécessaire et la technologie à un prix raisonnable et pour être en mesure de s'en servir, tout particulièrement dans les conditions prévalant dans les ports ou dans les autres lieux où le matériel devrait être utilisé. Des informations très limitées ont jusqu'à présent été obtenues sur la possibilité de disposer des technologies appropriées, sur leur coût et leur facilité d'utilisation<sup>6</sup>. La question A3 *b)* ci-après suggère donc que des données biométriques puissent être ajoutées à la pièce d'identité des gens de mer (le cas échéant suite à la procédure d'amendement simplifiée à laquelle se réfère la question A2 *c)* ci-dessus) seulement si un certain nombre de conditions préalables sont remplies.

En outre, l'attention a été attirée sur un éventuel problème constitutionnel que pourraient rencontrer certains pays au cas où les gens de mer seraient tenus de fournir des données biométriques pour une pièce d'identité alors que celles-ci ne seraient pas exigées d'autres citoyens demandant un passeport.

**Question A3 b)** – *1) L'instrument pourrait exiger que la pièce d'identité contienne un modèle ou une autre représentation de la biométrie du titulaire dans la mesure où les conditions préalables nécessaires (voir ci-après) seraient toutes remplies.*

Etes-vous d'accord? Oui

Non

---

<sup>5</sup> Les représentants des gens de mer ont souligné la nécessité de transparence pour toutes les informations enregistrées.

<sup>6</sup> Selon une étude réalisée par l'Association des fabricants de matériels d'identification automatique du Japon et mise à disposition par le gouvernement du Japon pour la préparation de ce questionnaire, il est peu probable que les normes permettant une large utilisation internationale des technologies biométriques soient disponibles dans un proche avenir.

Voir avant-projet, article 4.5.

Commentaires: \_\_\_\_\_

2) *Les conditions préalables suivantes sont proposées:*

- i) *les données biométriques peuvent être fournies sans intrusion dans la vie privée ou atteinte à la dignité des personnes concernées;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.5 i).

Commentaires: \_\_\_\_\_

- ii) *les gens de mer devraient avoir le droit de refuser de fournir des données biométriques et, en lieu et place, d'utiliser leur passeport national pour authentifier leur identité;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.5 ii).

Commentaires: \_\_\_\_\_

- iii) *le matériel nécessaire à la prise et à la vérification des données biométriques:*

– *est facile à utiliser;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

– *est généralement accessible à tout gouvernement à faible coût et à des conditions raisonnables;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.5 iii).

– *peut être commodément utilisé à bord du navire, dans les ports et en d'autres lieux où s'effectue normalement le contrôle de l'identité;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.5 iv).

Commentaires: \_\_\_\_\_

- iv) *autres préalables:*

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 c)** – *Au sujet de la technologie biométrique pertinente:*

- i) *quel type de technologie (s'il y a lieu) est disponible dans votre pays?*

Réponse: \_\_\_\_\_

ii) *quelle expérience tirez-vous de son utilisation?*

Réponse: \_\_\_\_\_

iii) *quand estimez-vous que la technologie remplissant les conditions préalables citées ci-dessus pourrait être éventuellement disponible dans votre pays?*

Réponse: \_\_\_\_\_

La pièce d'identité des gens de mer est utilisée à des fins professionnelles, en plus des fins de sécurité qui sont maintenant de première importance. Comme exposé en détail au chapitre III du présent rapport, la question se pose de savoir si la pièce d'identité ne pourrait pas contenir également des informations sur les qualifications du titulaire et d'autres informations semblables contenues actuellement dans les certificats délivrés conformément à la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW, selon le sigle anglais), 1978, telle qu'amendée. Comme on l'a rappelé plus haut, les représentants des gens de mer considèrent que ces informations ne devraient pas être prévues; les armateurs sont du même avis dans la mesure où l'inclusion d'une telle information serait obligatoire. En même temps, les opinions exprimées à l'OMI sont en faveur d'une telle inclusion, dans la mesure où les informations relatives aux qualifications des gens de mer fourniraient une preuve vérifiable que le porteur exerce la profession de marin et de son bon droit à détenir une pièce d'identité des gens de mer. Comme les certificats mentionnés dans la Convention STCW peuvent être délivrés par des autorités autres que les autorités nationales, il ne serait vraisemblablement pas question de demander une véritable certification des qualifications à l'autorité qui délivre la pièce d'identité. Cependant, en se fondant sur les preuves apportées par le marin concerné, l'autorité ayant délivré la pièce d'identité pourrait fournir des informations sur les certificats détenus par le marin, en confirmant qu'il n'y a pas de raison de mettre en doute leur authenticité ou leur validité.

**Question A3 d) – 1) La pièce d'identité des gens de mer devrait-elle contenir des informations sur les certificats de qualification détenus par les marins?**

Oui

Non

2) *L'inclusion de ces informations devrait-elle relever de la décision de chaque Membre (voir question A3 i) ci-après)?*

Oui

Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 e) – Il a également été proposé que la pièce d'identité puisse comporter des pages vierges (par exemple, pour permettre aux autorités compétentes de porter des annotations ou l'inclusion d'informations telles que celles relatives au service en mer – voir question A3 j) ci-après).**

Etes-vous d'accord? Oui

Non

Voir avant-projet, article 4.2.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 f)** – L'article 4, paragraphe 5, de la convention n° 108 dispose que: «Toute limitation de la durée de la validité d'une pièce d'identité des gens de mer sera clairement indiquée sur le document.» Si la durée de validité est limitée, elle devrait vraisemblablement être assez longue, comme c'est le cas pour les passeports, afin d'éviter des frais et des désagréments aux gens de mer, ainsi que des coûts administratifs:

- i) selon les avis exprimés, la durée de validité devrait toujours être indiquée sur le document.

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.4 g).

Commentaires: \_\_\_\_\_

- ii) si vous êtes d'accord avec le point précédent, faudrait-il laisser à l'autorité qui délivre la pièce d'identité le soin d'en fixer la durée de validité?

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

- iii) si l'instrument doit établir une durée spécifique, quelle devrait être cette durée?

Durée: \_\_\_\_\_

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 g)** – 1) Toute pièce d'identité devrait porter un numéro de référence de façon à faciliter la vérification extérieure – voir section A4 ci-après.

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article A.4.4 h).

2) Si vous êtes d'accord avec le point précédent, le format de ce numéro de référence devrait-il:

- i) être laissé à la décision de chaque autorité délivrant la pièce d'identité?

Oui  Non

- ii) être conforme à une norme de référence universelle?

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 h)** – Autres renseignements à inscrire dans toutes les pièces d'identité des gens de mer:

Réponse: \_\_\_\_\_

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 i)** – Comme le prévoit actuellement la convention n° 108 (art. 4, paragr. 7), la nouvelle pièce d'identité devrait comporter des espaces libres pour que l'autorité qui la délivre puisse y inscrire les renseignements complémentaires prescrits par la législation nationale (à des fins intérieures ou, par exemple, afin de permettre aux gens de mer de satisfaire aux conditions qui peuvent être posées par les États du port qui ne sont pas parties à l'instrument ou qui peuvent être exigées aux termes d'autres instruments internationaux).

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.6.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 j)** – Devrait-il être loisible aux Membres d'utiliser la pièce d'identité des gens de mer également comme document contenant la mention des services visés à l'article 5 de la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926?

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 k)** – L'instrument devrait-il préciser que tous renseignements complémentaires doivent servir à l'identification des gens de mer?

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A3 l)** – En ce qui concerne la forme sous laquelle les renseignements doivent être inscrits, les données devraient:

i) dans la mesure du possible, être lisibles par machine;

Etes-vous d'accord? Oui  Non

ii) être accessibles à une vérification visuelle par le marin concerné (au lieu d'être emmagasinées, par exemple, sur des puces ou des pistes magnétiques).

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 4.7.

Commentaires: \_\_\_\_\_

#### *A4. Moyens extérieurs de vérifier l'authenticité des pièces d'identité ou des renseignements fournis*

**Question A4 a)** – Les autorités nationales qui délivrent les pièces d'identité devraient maintenir une base de données comportant une référence à chaque pièce d'identité délivrée.

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A4 b)** – *Les services de l'immigration et les autres autorités compétentes des parties à l'instrument devraient pouvoir accéder immédiatement à tout moment aux bases de données afin de faciliter la vérification rapide des informations figurant sur le document.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 5.1.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A4 c)** – *Afin notamment de sauvegarder la vie privée, les informations accessibles sur la base de données devraient être limitées aux éléments suivants:*

– *nom de l'autorité qui délivre la pièce d'identité?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

– *nom du marin?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

– *numéro de référence?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

– *durée de validité du document?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

– *modèle ou autre représentation alphanumérique d'une donnée biométrique (s'il y a lieu)?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

Voir avant-projet, article 5.2, et annexe A-II.

– *autres renseignements?*

Réponse: \_\_\_\_\_

**Question A4 d)** – *L'instrument devrait exiger de chaque Etat qui le ratifie de désigner un centre permanent pour répondre aux demandes des services de l'immigration ou d'autres autorités compétentes des parties à l'instrument.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 5.3.

Commentaires: \_\_\_\_\_

#### *A5. Fiabilité du système national d'identification des gens de mer*

De l'avis général exprimé dans les récentes consultations, les procédures prévues dans chaque pays pour la délivrance des pièces d'identité devraient être soumises à une surveillance ou à une évaluation extérieures, sous réserve de l'adoption de critères objectifs et équitables. Il a été fait référence à ce propos aux vérifications effectuées dans le cadre de l'OMI et de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), ainsi qu'à ce qui est appelé la «Liste blanche» préparée par le Secrétaire général de l'OMI, avec l'aide d'un groupe de personnes compétentes. Toutefois, aucune proposition n'a été avancée jusqu'ici sur le point de savoir comment traiter la question dans le nouvel instrument.

Le chapitre V du présent rapport donne des informations sur les systèmes de l'OACI et de l'OMI. En particulier, le Programme universel d'audits obligatoires de la sûreté, établi par l'OACI en janvier 1999, comprend des audits obligatoires réguliers, systématiques et harmonisés de la sûreté, effectués par l'OACI pour tous ses Etats Membres. Il comprend un mécanisme systématique de rapport et de surveillance concernant la mise en œuvre des normes liées à la sûreté et des pratiques recommandées. Sa base juridique repose notamment sur l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) exigeant des Membres qu'ils reconnaissent la validité des certificats de navigabilité, ainsi que des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par les autres Membres «si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention». Des dispositions sont envisagées maintenant en ce qui concerne des vérifications de sécurité analogues à effectuer par tout Etat Membre de l'OACI.

**Question A5 a)** – *Le nouvel instrument devrait prévoir l'adoption de prescriptions minimales et de pratiques recommandées concernant les procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de la qualité.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 6.1.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A5 b)** – *L'instrument devrait demander aux Membres qui le ratifient:*

- i) *d'effectuer des évaluations périodiques de ces procédures à la lumière des prescriptions minimales et des pratiques recommandées;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

- ii) *de présenter une copie de leurs procédures nationales (y compris les procédures du contrôle de qualité) et des évaluations dans leurs rapports au Directeur général du Bureau international du Travail;*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

- iii) *de mettre ces copies à la disposition (sous réserve de la suppression de tout élément confidentiel) des autres Membres qui ratifient l'instrument.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 6.2.

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A5 c)** – *En outre, le Conseil d'administration pourrait approuver un système de vérification et d'institutions de vérification (dans les cas appropriés, dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OIT) auquel les Membres qui ratifient l'instrument pourraient recourir à titre volontaire afin d'éliminer tout doute concernant la fiabilité de leur système d'identification des gens de mer.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**Question A5 d)** – *L'instrument pourrait aussi poser une condition, analogue à celle de la convention de l'OACI susmentionnée, en tenant compte des procédures constitutionnelles de l'OIT applicables, aux termes de laquelle l'obligation de reconnaître les pièces d'identité des gens de mer délivrées par d'autres parties à l'instrument serait fondée sur le respect par celles-ci des normes minimales.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 6.3.

Commentaires: \_\_\_\_\_

## B. FACILITER LES ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES DES GENS DE MER ET L'EXERCICE DE LEURS DROITS AU TRAVAIL

Le principal objet de cette section du questionnaire est de préciser la mesure dans laquelle les dispositions de la convention n° 108 concernant les droits et les facilités accordés aux gens de mer pourraient présenter des problèmes pour:

- d'une part, les parties à ladite convention, et
- d'autre part, les Membres qui n'ont pas encore ratifié la convention.

Les droits ou facilités accordés aux gens de mer sont les suivants:

- 1) le droit d'obtenir la délivrance d'une pièce d'identité des gens de mer;
- 2) le droit de conserver en tout temps la pièce d'identité;
- 3) le droit de réadmission dans le territoire où la pièce d'identité a été délivrée;
- 4) le droit d'admission dans les territoires visités.

De plus, il conviendrait d'envisager un droit général à la reconnaissance de la pièce d'identité des gens de mer.

### *B1. Le droit à la délivrance d'une pièce d'identité des gens de mer*

Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, de la convention n° 108, les Membres qui ratifient la convention sont tenus de délivrer une pièce d'identité des gens de mer (ou un passeport ayant les mêmes effets dans le cas de certaines catégories de gens de mer) à tout ressortissant exerçant la profession de marin au sens de la convention, s'il en fait la demande.

**Question B1** – *L'obligation de délivrer des pièces d'identité des gens de mer soulève-t-elle un problème pour les Membres?*

Oui

Non

Nature du problème ou autres commentaires: \_\_\_\_\_

### *B2. Le droit de conserver en tout temps la pièce d'identité*

L'article 3 de la convention n° 108 dispose que «la pièce d'identité des gens de mer sera conservée en tout temps par le marin». Ainsi, par exemple, comme l'a relevé la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations<sup>7</sup>, «les pratiques en vertu desquelles le document d'identité doit être remis à l'armateur, aux autorités portuaires officielles pendant la permission à terre ou à l'autorité qui a émis le document entre deux engagements sont contraires à la convention».

**Question B2 a)** – *Le droit du marin à conserver en tout temps la pièce d'identité soulève-t-il un problème pour les Membres?*

Oui

Non

Nature du problème ou autres commentaires: \_\_\_\_\_

<sup>7</sup> Voir paragraphe 88 du rapport de la commission d'experts, reproduit à l'annexe II du présent rapport.

Une distinction pourrait être faite entre la retenue temporaire d'une pièce d'identité valablement établie et son retrait à la suite de son annulation. Une autorité qui délivre une pièce d'identité pourrait être présumée avoir le droit de la retirer et, en fait, avoir l'obligation de le faire si les conditions de la délivrance n'étaient pas ou n'étaient plus satisfaites.

**Question B2 b) – 1) Tout problème mentionné dans la réponse à la question B2 a) serait-il réglé par une interprétation de l'article 3 de la convention n° 108 selon laquelle cette disposition n'affecte pas le droit et le devoir de retirer un document détenu sans justification?**

Oui

Non

2) Cette interprétation devrait-elle être confirmée dans le nouvel instrument?

Oui

Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

### *B3. Droit de réadmission dans le territoire où la pièce d'identité a été délivrée*

Conformément à l'article 5 de la convention n° 108, l'autorité compétente d'un territoire où une pièce d'identité a été délivrée en conformité avec la convention est tenue de réadmettre le marin concerné sur son territoire pendant la période de validité de ladite pièce et pendant une année après la date d'expiration y indiquée.

**Question B3 – En admettant que la nouvelle pièce d'identité des gens de mer ne soit normalement délivrée qu'aux seuls ressortissants du pays intéressé et que la délivrance exceptionnelle aux réfugiés ou aux apatrides soit facultative (voir section A1 ci-dessus), l'exigence de réadmettre le marin sur le territoire du pays qui a délivré la pièce d'identité soulèverait-elle un problème pour les Membres?**

Oui

Non

Nature du problème ou autres commentaires: \_\_\_\_\_

### *B4. Droit d'admission dans les territoires visités*

#### *Admission pour une permission à terre de durée temporaire*

Aux termes de l'article 6, paragraphe 1, de la convention n° 108 «tout Membre autorisera l'entrée d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque cette entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire». Comme l'a relevé la commission d'experts<sup>8</sup>, la pièce d'identité des marins

<sup>8</sup> Voir paragraphes 78 et 79 du rapport précité, reproduit à l'annexe II du présent rapport.

est la seule carte d'identité requise à cette fin; «... le refus par les autorités locales d'une permission à terre ne peut avoir lieu que dans des cas individuels et vraisemblablement pour des motifs graves d'ordre public (*article 6, paragraphe 4*). De plus, tout obstacle administratif de prendre une permission à terre, y compris des frais ou des taxes de quelque nature que ce soit comme condition préalable à la permission à terre, est contraire à l'*article 6, paragraphe 1*.» L'article 6, paragraphe 4, dispose que: «Le présent article ne devrait en rien être interprété comme restreignant le droit d'un Membre d'empêcher un individu quelconque d'entrer ou de séjourner sur son territoire.»

**Question B4 a)** – *L'obligation de permettre aux porteurs d'une pièce d'identité des gens de mer d'entrer pour une permission à terre soulève-t-elle un problème quelconque pour les Membres?*

Oui  Non

Nature du problème ou autres commentaires: \_\_\_\_\_

Le chapitre 3.45 de l'annexe à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (FAL), dispose que: «Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à se rendre à terre.» L'article 6, paragraphe 1, de la convention n° 108 établit l'obligation de l'Etat du port d'autoriser l'entrée pour une permission à terre. Cette disposition n'exclut pas expressément la possibilité qu'une telle autorisation soit accordée moyennant la délivrance d'un visa, sous réserve que cette formalité n'affecte pas l'obligation prévue au paragraphe 1.

**Question B4 b)** – *Au cas où des visas autorisant l'entrée seraient délivrés sans délai et à titre gratuit aux titulaires de la pièce d'identité des gens de mer qui sollicitent l'entrée pour une permission à terre à leur arrivée au port, abstraction faite des cas exceptionnels visés par l'article 6, paragraphe 4, de la convention n° 108:*

i) *l'obligation d'être en possession d'un visa dans ces conditions serait-elle compatible avec le paragraphe 1 de l'article 6 de la convention n° 108?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

ii) *une interprétation dans le sens indiqué à l'alinéa i) ci-dessus réglerait-elle tout problème mentionné dans la réponse à la question B4 a)?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

#### *Admission à d'autres fins*

L'article 6, paragraphe 2, de la convention n° 108 oblige aussi les Membres à permettre l'entrée sur leur territoire aux titulaires de pièces d'identité des gens de mer si celles-ci contiennent des espaces libres pour les inscriptions appropriées, aux fins suivantes:

- pour embarquer à bord de leur navire ou être transférés sur un autre navire;
- pour passer en transit afin de rejoindre leur navire dans un autre pays ou afin d’être rapatriés;
- pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.

Aux termes du paragraphe 3, le Membre peut soumettre l’entrée sur son territoire à la production d’une preuve satisfaisante des intentions des gens de mer et de leur capacité de mettre leur projet à exécution. Le séjour des gens de mer peut également être limité à une période raisonnable. Le paragraphe 4, concernant le refus exceptionnel de l’entrée dans des cas individuels, s’applique également.

**Question B4 c)** – *L’obligation d’autoriser l’entrée, dans les conditions citées dans la question précédente, pour l’un quelconque des motifs mentionnés au paragraphe 2, article 6, de la convention n° 108 pose-t-elle un problème quelconque aux Membres?*

Oui

Non

Nature du problème ou autres commentaires: \_\_\_\_\_

**Question B4 d)** – *Quelles pourraient être les principales conséquences si, dans un port étranger, un marin n’est pas en possession d’une pièce d’identité valide délivrée en vertu du nouvel instrument:*

- *le refus d’entrée pour la permission à terre?*

Oui

Non

- *le refus d’entrée afin d’embarquer à bord de son navire ou d’être transféré sur un autre navire?*

Oui

Non

- *le refus de l’autorisation de passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d’être rapatrié?*

Oui

Non

- *d’autres conséquences?*

Commentaires: \_\_\_\_\_

#### *B5. Droit général à la reconnaissance de la pièce d’identité des gens de mer*

L’une des finalités principales de la pièce d’identité des gens de mer est sans aucun doute de confirmer que le porteur exerce véritablement la profession de marin. La convention n° 108 n’énonce toutefois pas expressément ce principe, mais reconnaît plutôt des droits spécifiques fondés sur ce principe qui permettent aux gens de mer de descendre à terre. Ces droits ne concernent pas les gens de mer qui restent à bord mais,

même dans ce cas, ceux-ci se trouvent sous la juridiction territoriale de l'Etat du port, et les discussions qui ont eu lieu à l'OMI indiquent que, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, les contrôles de sécurité à bord des navires faisant escale seront, dans certains cas, considérés comme justifiés par l'Etat du port.

**Question B5** – *Le nouvel instrument devrait poser expressément le principe général selon lequel les autorités de l'Etat du port doivent accepter que les titulaires de pièces d'identité des gens de mer valides délivrées par les autres parties au nouvel instrument exercent véritablement la profession de marin, à moins qu'il existe de solides raisons de douter de leur bonne foi dans des cas particuliers.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 7.1.

Commentaires: \_\_\_\_\_

C. FORME DU NOUVEL INSTRUMENT (PROTOCOLE  
OU NOUVELLE CONVENTION?) ET RELATIONS  
DE CE NOUVEL INSTRUMENT AVEC LA CONVENTION N° 108

Actuellement, le nouvel instrument est conçu comme un protocole à la convention n° 108. Toutefois, la forme précise de l'instrument est soumise à la décision de la Conférence internationale du Travail à sa 91<sup>e</sup> session (juin 2003). Il se pourrait qu'alors il apparaisse préférable que le nouvel instrument prenne la forme d'une convention portant révision de la convention n° 108, de manière à permettre de plein droit la dénonciation de la convention n° 108 lors de l'entrée en vigueur du nouvel instrument pour chaque Membre concerné<sup>9</sup>. Ce point peut dépendre dans une large mesure de la question de savoir si les parties à la convention n° 108 doivent ou non être libérées de certaines obligations. Les questions ci-après s'adressent donc aux seuls gouvernements (en consultation avec les partenaires sociaux) des Etats qui ont ratifié ou qui entendent ratifier la convention n° 108. La question C2 b) ci-dessous s'adresserait cependant à tous les Membres.

Fondamentalement, la convention n° 108 prévoit trois types d'obligations:

- 1) obligation de délivrer des pièces d'identité des gens de mer conformément aux dispositions de la convention;
- 2) obligation d'accepter les pièces d'identité des gens de mer délivrées par d'autres Membres ayant ratifié la convention, conformément aux dispositions de celle-ci;
- 3) obligations concernant les droits et facilités mentionnés à la section B ci-dessus.

*C1. Obligation de délivrer des pièces d'identité des gens de mer*

A condition que le nouvel instrument impose, pour la délivrance de la pièce d'identité, des conditions incluant toutes les prescriptions de la convention n° 108, la

<sup>9</sup> Il ne serait pas possible de dénoncer la convention n° 108 aux termes de la procédure ordinaire avant le 19 février 2011.

pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément au nouvel instrument constituerait également un document aux fins de la convention n° 108, celle-ci laissant à chaque Membre le soin de décider de la forme et de la teneur exactes de la pièce d'identité et de prescrire l'inscription de renseignements complémentaires (art. 4, paragr. 6 et 7).

**Question C1** – *Le nouvel instrument devrait notamment intégrer les dispositions de la convention n° 108 concernant l'établissement de la pièce d'identité dans une matière résistante, sa présentation de telle manière que toute modification soit aisément discernable, ainsi que son contenu.*

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

**C2. Obligation d'accepter les pièces d'identité des gens de mer délivrées par d'autres Membres ayant ratifié l'instrument**

A moins d'être libéré de cette obligation, un Etat partie à la convention n° 108 qui ratifie le nouvel instrument serait tenu de délivrer des pièces d'identité des gens de mer sous la nouvelle forme et, en même temps, de reconnaître la validité des pièces d'identité des gens de mer ne répondant qu'aux seules conditions posées dans la convention n° 108 si lesdites pièces étaient délivrées par des Membres parties à la convention n° 108, mais non au nouvel instrument.

**Question C2 a)** – *Le nouvel instrument devrait-il permettre aux parties à la convention n° 108 qui ratifieraient le nouvel instrument de se libérer de leur obligation d'accepter les pièces d'identité des gens de mer établies conformément à ladite convention?*

Oui  Non

Commentaires: \_\_\_\_\_

Si le nouvel instrument intègre les prescriptions de la convention n° 108, les parties à ladite convention pourraient, de manière facultative, adapter leurs pièces d'identité et procédures à celles du nouvel instrument.

**Question C2 b)** – *Dans l'intérêt d'une entrée en vigueur rapide du nouveau système sur une base universelle et compte tenu du délai souvent nécessaire pour les procédures nationales de ratification, le nouvel instrument pourrait encourager les parties à accepter les pièces d'identité délivrées par les parties à la convention n° 108, en attendant la ratification du nouvel instrument, lorsque les conditions posées par celui-ci sont remplies.*

Vraisemblablement, cette acceptation devrait être réciproque.

Etes-vous d'accord? Oui  Non

Voir avant-projet, article 7.2.

Commentaires: \_\_\_\_\_

### *C3. Obligations concernant les droits et facilités*

Il est à espérer que toutes difficultés rencontrées par les parties à la convention n° 108 pour remplir les obligations mentionnées à la section B ci-dessus pourraient être surmontées par des interprétations acceptables telles que celle indiquée à la question B4 *b)* ci-dessus.

Jusqu'à ce que toutes les parties à la convention n° 108 aient ratifié le nouvel instrument, il y aura nécessairement une relation assez complexe entre les différents Etats parties. En admettant que le nouvel instrument: i) maintienne intacts les droits et obligations découlant de la convention n° 108 pour les parties à ladite convention, mais ii) encourage un large usage de la nouvelle pièce d'identité et iii) promeuve le respect des droits établis par la convention n° 108, hypothèses dont la validité dépendra des réponses données aux questions posées ci-dessus, la situation juridique pourrait être la suivante:

- a)* les parties au nouvel instrument seraient tenues de délivrer la pièce d'identité des gens de mer sous la nouvelle forme;
- b)* les parties au nouvel instrument seraient tenues d'accepter la pièce d'identité des gens de mer sous la nouvelle forme si celle-ci était délivrée par les autres parties au nouvel instrument (ou, sous réserve de réciprocité, par les parties à la convention n° 108 en attendant la ratification du nouvel instrument);
- c)* les parties à la convention n° 108 seraient également tenues d'accepter la pièce d'identité des gens de mer sous la nouvelle forme si celle-ci était délivrée par les autres parties à ladite convention;
- d)* les parties au nouvel instrument et à la convention n° 108 seraient tenues d'accepter la pièce d'identité sous sa forme actuelle si celle-ci était délivrée par une partie à la convention n'ayant pas ratifié le nouvel instrument;
- e)* les parties à la convention n° 108 n'ayant pas ratifié le nouvel instrument ne pourraient pas être tenues d'accepter une pièce d'identité des gens de mer d'un Etat qui ne serait pas partie à ladite convention (étant donné que le nouvel instrument ne serait pas contraignant pour elles), mais elles pourraient accepter le document sur une base facultative;
- f)* les parties au nouvel instrument et les parties à la convention n° 108 seraient tenues d'accorder les droits et facilités prévus à l'article 6 de la convention, éventuellement sous réserve de certaines interprétations.

Dans le cas d'une dénonciation de plein droit de la convention n° 108, mentionnée au début de la présente section, l'obligation, pour les parties au nouvel instrument, d'accepter les pièces d'identité mentionnées à l'alinéa *d)* ci-dessus tomberait, comme le ferait l'obligation, pour les parties à la convention n° 108, d'accepter les pièces d'identité délivrées par les parties au nouvel instrument (voir alinéa *c)* ci-dessus).

### D. AUTRES SUGGESTIONS OU COMMENTAIRES

.....

## AVANT-PROJET DE DISPOSITIONS ÉVENTUELLES

*Les dispositions suivantes, présentées dans cet avant-projet sous la forme d'un protocole, sont destinées à illustrer comment les propositions énoncées ci-dessus, si elles sont jugées acceptables, pourraient être traduites en dispositions juridiques éventuelles. Elles ne constituent pas des propositions concrètes pour le nouvel instrument qui pourrait prendre la forme d'une nouvelle convention. Il est donc proposé, afin d'éviter toute répétition, que les commentaires sur le fond des dispositions renvoient aux questions correspondantes.*

*Article 1*

1. Le présent protocole modifie certains aspects de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, ci-après dénommée «la convention».

2. Toutes les dispositions de la convention compatibles avec celles du protocole s'appliquent pleinement à tout Membre pour lequel le présent protocole est en vigueur.

3. Aux fins du paragraphe 2 du présent article et sous réserve du paragraphe 2 de l'article 7, les références faites dans la convention à un Membre ou à un territoire pour lequel la convention est en vigueur doivent être comprises comme se référant à un Membre ou à un territoire pour lequel le présent protocole est en vigueur.

*Article 2*

1. La pièce d'identité des gens de mer visée par le présent protocole sera délivrée, par tout Membre pour lequel le présent protocole est en vigueur, à tout ressortissant exerçant la profession de marin au sens de l'article 1 de la convention, s'il en fait la demande.

2. Nonobstant le paragraphe 2 de l'article 2 de la convention, la pièce d'identité visée par le présent protocole ne peut être délivrée à des gens de mer qui ne sont pas des ressortissants du Membre intéressé que si le marin:

- i) a été reconnu comme un réfugié par le Membre ou, conformément aux arrangements internationaux, a demandé ou reçu l'asile sur le territoire du Membre;
- ii) est une personne apatride, ou une personne dont la nationalité est sujette à caution en raison de l'absence de dossiers dans le pays de la nationalité apparente, et qui a reçu l'autorisation de résider sur le territoire du Membre, y compris le droit d'y être réadmis.

*Article 3*

1. Nonobstant l'article 4 de la convention, la pièce d'identité des gens de mer visée par le présent protocole doit être conforme, dans ses caractéristiques physiques, sa forme et sa teneur, au modèle présenté à l'annexe A-I au présent protocole.

2. Ce modèle est fondé sur les critères énumérés à l'article 4 ci-après. Pour autant que les dispositions dudit article soient respectées, l'annexe peut être amendée par la Conférence internationale du Travail à la majorité des deux tiers des votes exprimés par les délégués présents. En adoptant des amendements, la Conférence précisera la date de leur entrée en vigueur, en tenant compte de la nécessité d'accorder aux Mem-

bres suffisamment de temps pour effectuer toute révision nécessaire des pièces d'identité des gens de mer et procédures nationales.

#### *Article 4*

1. La pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple, établie dans une matière résistante et devra intégrer la technologie la plus récente qui:

- i) empêchera autant que possible les altérations ou les falsifications de la pièce d'identité et permettra de discerner aisément les modifications;
- ii) sera facilement accessible à tout gouvernement au coût le plus bas compatible avec la fiabilité requise pour atteindre l'objectif énoncé à l'alinéa i) ci-dessus.

2. La pièce d'identité des gens de mer ne doit pas être plus grande qu'un passeport ordinaire. Elle peut comprendre des pages supplémentaires.

3. La pièce d'identité des gens de mer doit indiquer le nom et le titre de l'autorité qui la délivre, la date et le lieu de la délivrance et contenir une déclaration établissant que ce document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins du présent protocole.

4. La pièce d'identité des gens de mer contiendra les renseignements ci-après ayant trait au titulaire:

- a) nom en entier (prénoms et nom de famille s'il y a lieu);
- b) date et lieu de naissance;
- c) nationalité;
- d) signalement;
- e) photographie numérique;
- f) signature du titulaire ou, s'il est incapable de signer, une empreinte du pouce;
- g) date d'expiration de la pièce d'identité ou de son dernier renouvellement;
- h) numéro de référence.

5. Un modèle ou d'autres représentations de la biométrie du titulaire peuvent également être inclus dans la pièce d'identité des gens de mer, pourvu que les conditions préalables suivantes soient remplies:

- i) les données biométriques peuvent être fournies sans aucune intrusion dans la vie privée ou atteinte à la dignité des personnes intéressées;
- ii) les gens de mer ont le droit de refuser de fournir des données biométriques et, en lieu et place, d'utiliser leur passeport national pour authentifier leur identité;
- iii) le matériel nécessaire à la prise et à la vérification des données biométriques est facile à utiliser et généralement accessible à tout gouvernement à faible coût;
- iv) le matériel peut être commodément utilisé à bord des navires, dans les ports et d'autres lieux où s'effectue normalement le contrôle de l'identité.

6. Les renseignements ci-dessus pourront être suivis d'une rubrique et d'un espace approprié pour permettre aux autorités nationales qui délivrent la pièce d'identité

d'inscrire d'autres renseignements qui peuvent être prescrits par la législation nationale, y compris par d'autres accords internationaux auxquels leur Etat est partie.

7. Toutes les données inscrites sur le document doivent être lisibles visuellement et également, dans toute la mesure possible, lisibles par machine.

#### *Article 5*

1. Tout Membre fera en sorte d'enregistrer une référence pour toute pièce d'identité des gens de mer qu'il délivrera dans une base de données électronique accessible immédiatement et en tout temps aux services de l'immigration ou autres autorités compétentes de tous les Membres pour lesquels le présent protocole est en vigueur.

2. Les informations contenues dans la référence se limiteront aux détails indispensables à la vérification de la pièce d'identité des gens de mer ou du statut d'un marin, tout en respectant la vie privée des gens de mer. Elles sont énumérées à l'annexe A-II du présent protocole, qui peut être modifiée par la Conférence internationale du Travail dans les conditions énoncées à l'article 3, paragraphe 2, ci-dessus, en tenant compte de la nécessité de laisser aux Membres suffisamment de temps pour effectuer toute révision nécessaire de leurs systèmes nationaux de base de données.

3. Tout Membre désignera un centre permanent qui réponde aux demandes en provenance des services de l'immigration ou autres autorités compétentes des Membres pour lesquels le présent protocole est en vigueur et concernant toute pièce d'identité des gens de mer délivrée par ses autorités compétentes.

#### *Article 6*

1. La Conférence internationale du Travail peut, à la majorité des deux tiers des votes exprimés par les délégués présents, adopter des prescriptions minimales et des pratiques recommandées concernant la procédure de délivrance de pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de la qualité.

2. A des intervalles décidés par la Conférence ou par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, tout Membre effectuera une évaluation des procédures susmentionnées à la lumière des prescriptions minimales et des pratiques recommandées. Il remettra une copie de ses procédures nationales, y compris les procédures de contrôle de la qualité, et de chaque évaluation dans ses rapports présentés conformément à l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail. Il mettra également ces copies, sous réserve de la suppression de tout élément confidentiel, à la disposition des autres Membres pour lesquels le présent protocole est en vigueur.

3. La reconnaissance des pièces d'identité des gens de mer délivrées par un Membre peut dépendre du respect par celui-ci des prescriptions minimales mentionnées au paragraphe 1.

#### *Article 7*

1. Tout marin titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer valide délivrée conformément aux dispositions du présent protocole par un Membre pour lequel le protocole est en vigueur doit, sous réserve de l'article 6, paragraphe 3, être reconnu comme un marin au sens de la convention, à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de mettre en doute la bonne foi du détenteur de la pièce d'identité dans un cas particulier.

2. Tout Membre partie à la convention qui prend des mesures, conformément à l'article 19, paragraphe 5, de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, pour ratifier le présent protocole, peut notifier au Directeur général son intention d'appliquer le protocole à titre provisoire. Une pièce d'identité des gens de mer délivrée par ce Membre sera traitée, aux fins du paragraphe 1 de cet article et de l'article 1, paragraphe 2, ci-dessus comme une pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément au présent protocole, à condition que les dispositions des articles 4 à 6 du présent protocole soient respectées et que le Membre intéressé accepte les pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément audit protocole.

#### ANNEXE A-I

La pièce d'identité des gens de mer, dont la forme et la teneur sont exposées ci-après, comprend x pages reliées. Les pages seront en papier blanc, de x cm de long, de x de large et d'au moins x millimètres d'épaisseur. La couverture peut être de n'importe quelle couleur et matière et peut contenir tout texte conforme aux fins de la pièce d'identité des gens de mer. Les données inscrites sur la première page du document [qui sont grisées dans le modèle ci-après] seront plastifiées en respectant les spécifications suivantes: ... Les matières utilisées seront conformes aux normes de l'ISO sur les cartes d'identité.

#### *Pièce d'identité des gens de mer*

*délivrée aux fins du protocole à la convention sur les pièces d'identité des gens de mer*

- I. Autorité qui l'a délivrée: .....
- II. Date et lieu de délivrance: .....
- [Photographie numérique du marin]
- a) nom en entier du marin: .....
- b) date et lieu de naissance: .....
- c) le marin est un ressortissant de l'Etat qui a délivré la pièce d'identité , un réfugié , un résident apatride
- d) signalement du marin: .....
- e) signature du marin: .....
- f) date d'expiration de la pièce d'identité: .....
- g) numéro de référence: .....
- h) modèle biométrique: .....

Autres renseignements:

[Sceau ou timbre officiel de l'autorité qui a délivré la pièce d'identité]

### *Explications*

Les rubriques ci-dessus peuvent être traduites dans la ou les langues du pays de délivrance. Elles seront toujours précédées du chiffre romain ou de la lettre de l'alphabet latin pertinente. Les inscriptions pour les rubriques peuvent être accompagnées, s'il y a lieu, de traductions en anglais, espagnol ou français.

Les renseignements figurant sur la pièce d'identité auront les caractéristiques suivantes:

- I. Autorité qui a délivré la pièce d'identité: c'est-à-dire code ISO pour le pays de délivrance et le nom et le titre du fonctionnaire qui l'a délivrée.
- II. Date et lieu de délivrance: la date sera inscrite en deux chiffres arabes dans l'ordre suivant: jour/mois/année – par exemple 31/12/77; le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national.

Taille de la photographie:   yy × zz (minimum)  
    yy × zz (maximum)

- a) nom entier du marin (le nom de famille sera inscrit en premier, suivi des autres noms du marin);
- b) date et lieu de naissance: la date sera inscrite en deux chiffres arabes dans l'ordre suivant: jour/mois/année; le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national;
- c) déclaration de la nationalité: cocher la case correspondante;
- d) signalement: tout signe particulier permettant l'identification;
- e) [signature];
- f) date d'expiration: en deux chiffres arabes dans l'ordre suivant: jour/mois/année;
- g) numéro de référence: code du pays (voir I ci-dessus), suivi d'un numéro de série;
- h) modèle biométrique: [préciser les spécifications].

La section intitulée «Autres renseignements» sur la première page de la pièce d'identité sera laissée libre pour l'inscription des données prescrites par la législation ou la réglementation nationales.

Les autres pages de la pièce d'identité seront numérotées (en partant de la page 2) et porteront l'en-tête suivant:

**«TIMBRES ET ANNOTATIONS OFFICIELS RELATIFS AUX ADMISSIONS  
 DANS DES PAYS»**

accompagné, si désiré, de traduction(s).

Le sceau ou timbre de l'autorité de délivrance sera imprimé au bas de chaque page. Les autres pages resteront vierges.

### ANNEXE A-II

#### *Base de données électroniques*

Les renseignements à fournir pour chaque référence dans la base de données électronique que tout Membre doit maintenir, conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, du présent protocole, seront les suivants:

1. Autorité de délivrance indiquée sur la pièce d'identité.
2. Nom en entier du marin tel qu'inscrit sur la pièce d'identité.
3. Numéro de référence de la pièce d'identité.
4. Date d'expiration de la pièce d'identité.
5. Modèle biométrique figurant sur la pièce d'identité.

## **ANNEXES**



## ANNEXE I

### CONVENTION N° 108

#### **Convention concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer, 1958\***

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la reconnaissance réciproque ou internationale d'une carte d'identité nationale pour les gens de mer, question qui constitue le septième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce treizième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.

#### *Article 1*

1. La présente convention s'applique à tout marin employé, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur, et qui est normalement affecté à la navigation maritime.

2. En cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, dans chaque pays, par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

#### *Article 2*

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur délivrera, à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin, sur sa demande, une pièce d'identité des gens de mer conforme aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessous. Toutefois, au cas où il ne serait pas possible de délivrer un tel document à certaines catégories de gens de mer, ledit Membre pourra délivrer, en lieu et place dudit document, un passeport spécifiant que le titulaire est un marin et ayant, aux fins de la présente convention, les mêmes effets que la pièce d'identité des gens de mer.

2. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur pourra délivrer une pièce d'identité des gens de mer à tout autre marin employé à bord d'un navire immatriculé sur son territoire ou inscrit dans un bureau de placement de son territoire, si l'intéressé en fait la demande.

#### *Article 3*

La pièce d'identité des gens de mer sera conservée en tout temps par le marin.

---

\* Cette convention est entrée en vigueur le 19 février 1961.

*Article 4*

1. La pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple; elle sera établie dans une matière résistante et présentée de telle manière que toute modification soit aisément discernable.

2. La pièce d'identité des gens de mer indiquera le nom et le titre de l'autorité qui l'a délivrée, la date et le lieu de délivrance et contiendra une déclaration établissant que ce document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la présente convention.

3. La pièce d'identité des gens de mer contiendra les renseignements ci-après ayant trait au titulaire:

- a) nom en entier (prénoms et nom de famille s'il y a lieu);
- b) date et lieu de naissance;
- c) nationalité;
- d) signalement;
- e) photographie;
- f) signature du titulaire ou, si ce dernier est incapable de signer, une empreinte du pouce.

4. Si un Membre délivre une pièce d'identité des gens de mer à un marin étranger, il ne sera pas tenu d'y faire figurer une déclaration quelconque concernant la nationalité dudit marin. Par ailleurs, une telle déclaration ne constituera pas une preuve concluante de sa nationalité.

5. Toute limitation de la durée de la validité d'une pièce d'identité des gens de mer sera clairement indiquée sur le document.

6. Sous réserve des dispositions contenues aux paragraphes précédents, la forme et la teneur exactes de la pièce d'identité des gens de mer seront arrêtées par le Membre qui la délivre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

7. La législation nationale pourra prescrire l'inscription de renseignements complémentaires dans la pièce d'identité des gens de mer.

*Article 5*

1. Tout marin qui est porteur d'une pièce d'identité des gens de mer valable délivrée par l'autorité compétente d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, sera réadmis dans ledit territoire.

2. L'intéressé devra également être réadmis dans le territoire visé au paragraphe précédent durant une période d'une année au moins après la date d'expiration éventuelle de la validité de la pièce d'identité des gens de mer dont il est titulaire.

*Article 6*

1. Tout Membre autorisera l'entrée d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque cette entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire.

2. Si la pièce d'identité des gens de mer contient des espaces libres pour les inscriptions appropriées, tout Membre devra également permettre l'entrée d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque l'entrée est sollicitée par l'intéressé:

- a) pour embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire;
- b) pour passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié;
- c) pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.

3. Avant d'autoriser l'entrée sur son territoire pour l'un des motifs énumérés au paragraphe précédent, tout Membre pourra exiger une preuve satisfaisante, y compris une pièce écrite,

de la part du marin, de l'armateur ou de l'agent intéressé, ou du consul intéressé, de l'intention du marin et du fait qu'il sera à même de mettre son projet à exécution. Le Membre pourra également limiter la durée du séjour du marin à une période considérée comme raisonnable eu égard au but du séjour.

4. Le présent article ne devrait en rien être interprété comme restreignant le droit d'un Membre d'empêcher un individu quelconque d'entrer ou de séjourner sur son territoire.

#### *Article 7*

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

#### *Article 8*

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

#### *Article 9*

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

#### *Article 10*

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

#### *Article 11*

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

#### *Article 12*

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente

convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

*Article 13*

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

*Article 14*

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

## ANNEXE II

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'EXPERTS POUR L'APPLICATION DES CONVENTIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA CONVENTION N° 108<sup>1</sup>

#### *Application de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958*

73. L'examen des rapports des gouvernements ainsi que des spécimens de documents d'identité a mis en évidence dans certains cas un manque de compréhension quant à l'objet du document d'identité ainsi que des droits et des responsabilités que comporte son émission.

74. La commission est consciente d'un renforcement de la réglementation en matière d'immigration dans plusieurs régions et des problèmes spécifiques que ceci peut créer pour les gens de mer, y compris ceux titulaires de documents d'identité émis conformément à la convention.

#### *1. Objet et spécificité du document d'identité*

75. Le document émis conformément à la convention, quelle que soit la forme retenue (carte ou livret), est un *document d'identité des gens de mer*; ce n'est pas un passeport. L'*article 4, paragraphe 2, de la convention* exige qu'une déclaration figure dans le document précisant que ceci est un document d'identité des gens de mer aux fins de la présente convention. A la différence d'un passeport, qui est un document national dont l'émission (ou le refus), l'utilisation, la possession et la restitution sont régies par la législation nationale, le document d'identité des gens de mer est émis par l'autorité nationale conformément à une convention internationale. Par conséquent, ce sont les dispositions de la convention qui régissent le document d'identité dans son ensemble, à moins que la convention n'en dispose autrement. Le document d'identité ne relève pas de la législation nationale, en particulier des dispositions concernant les passeports, les documents de voyage et les documents de sortie du territoire.

76. Dans des cas exceptionnels, lorsqu'il n'est pas possible de délivrer un document d'identité à certaines catégories de gens de mer, le Membre peut délivrer un passeport précisant que le titulaire est un marin; ce document «*ayant, aux fins de la présente convention, les mêmes effets que la pièce d'identité des gens de mer*» [*article 2, paragraphe 1*]. Ainsi, dans des circonstances exceptionnelles, un passeport peut devenir un document d'identité des gens de mer, mais le contraire n'est jamais possible.

77. Le document d'identité n'est pas un document de voyage en tant que tel, et toute décision prise par l'autorité nationale d'inclure des espaces libres pour les inscriptions appropriées énoncées dans l'*article 6, paragraphe 2*, à savoir embarquement, transit, rapatriement, ne peut pas altérer le fait que ce document demeure un document d'identité des gens de mer, et non un passeport. Par conséquent, la commission considère que toute mention se référant à ce document comme un «passeport» devrait être supprimée.

78. L'objet essentiel du document est de faciliter, par le moyen d'un document d'identité de reconnaissance réciproque, la permission à terre du marin. Cette permission à terre est l'obligation essentielle à laquelle l'Etat s'engage. Quand le document est présenté pour une permission à terre, conformément à l'*article 6, paragraphe 1*, de la convention, il sert de carte d'identité et de carte de débarquement. Il est l'unique titre nécessaire à cette fin. La navigation maritime comporte souvent de longues périodes en mer, et le refus d'une permission à terre serait une privation intolérable pour le marin qui doit rester à bord du navire, faute de posséder

---

<sup>1</sup> BIT: *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, Conférence internationale du Travail, 87<sup>e</sup> session, Genève, 1999, rapport III (partie 1A).

les titres de voyage normalement demandés aux étrangers. La permission à terre doit ainsi être vue comme une forme exceptionnelle d'entrée temporaire, en reconnaissance de la qualité de marin et en raison du caractère spécifique de la profession de marin. Il est exceptionnel sur le plan temporel (limité à la brève escale du navire dans le port) et sur le plan spatial (déplacements du marin souvent limités).

**79.** Selon les dispositions de la convention, le refus par les autorités locales d'une permission à terre ne peut se faire que dans des cas individuels et vraisemblablement pour des motifs graves d'ordre public (*article 6, paragraphe 4*). De plus, tout obstacle administratif de prendre une permission à terre, y compris des frais ou des taxes de quelque nature que ce soit comme condition préalable à la permission à terre, est contraire à l'*article 6, paragraphe 1*. La commission rappelle que l'objet du document d'identité concerne exclusivement les conditions d'entrée telles que prévues à l'*article 6* et de réadmission au pays émetteur du document conformément à l'*article 5* et non pas les conditions de sortie. En outre, la commission est consciente que, dans la pratique, la possession du document d'identité est une condition préalable à la conclusion d'un contrat d'engagement maritime.

## 2. Forme et contenu du document d'identité

**80.** Les indications qui doivent obligatoirement figurer sur le document d'identité, conformément à l'*article 4, paragraphe 3*, peuvent être inscrites sur une carte, ceci étant la pratique dans certains pays. La commission rappelle que le document d'identité n'a pas été prévu en remplacement du passeport national comme titre de voyage. De plus, elle rappelle que lors des travaux préparatoires le document est cité comme une carte d'identité nationale des gens de mer. Lors des travaux préparatoires, l'exigence initiale que le document contienne des pages numérotées (ou simplement des pages) fut abandonnée. Les espaces libres pour inscriptions (tampon d'entrée, visa, etc.) autres que la permission à terre sont fonction de la forme du document retenu par l'autorité émettrice (*article 6, paragraphe 2*). Pour ces raisons, le document n'est pas *obligatoirement* un titre de voyage, mais *peut* en constituer un suivant la forme retenue par l'autorité émettrice.

**81.** Rappelant l'objet du document d'identité et les exigences quant à sa forme, la commission considère que les inscriptions d'entrée ou visas dans le document et son utilisation pour immigration aux fins de l'admission, ou comme titre de voyage afin de franchir les frontières internationales, sont des questions spécifiques et subsidiaires.

## 3. Attribution du document d'identité

**82.** La partie contractante est obligée de délivrer le document d'identité à ses ressortissants gens de mer, quel que soit le pavillon sous lequel ils travaillent. Ceci met en avant le statut du citoyen en tant que gens de mer et, par conséquent, son droit à l'attribution du document d'identité.

**83.** Dans l'*article 1, paragraphe 1*, le mot «marin» est employé au sens large et quasi générique, comprenant, a priori, le personnel à bord quand le navire est en mer. Cette vision du marin est à la fois logique et harmonieuse avec l'*objet* essentiel de la convention: la permission à terre. En conséquence, le sens du mot «marin», utilisé dans le paragraphe 1 de l'*article*, est compris selon l'analyse fonctionnelle et, en règle générale (à laquelle il peut y avoir des exceptions), les membres de l'équipage sont des gens de mer.

**84.** Les périodes de chômage n'ont pas d'incidence sur le statut du travailleur gens de mer, il est plutôt dans la nature de la vocation des gens de mer d'être sans activité entre deux engagements maritimes. L'*article 2, paragraphe 2*, prévoit, sans pour autant obliger l'autorité, de délivrer des documents d'identité aux marins inscrits dans un bureau de placement. Ainsi, un marin titulaire d'un document d'identité continue à conserver son document pendant des périodes au chômage.

**85.** La convention autorise, sans obliger, l'Etat à délivrer des documents d'identité aux gens de mer étrangers.

#### 4. Emission et possession du document d'identité

**86.** En vertu de l'article 2, paragraphe 1, les gens de mer qui sont des ressortissants d'un Etat pourront demander eux-mêmes une pièce d'identité des gens de mer. A cet égard, la commission observe avec préoccupation la pratique de certains Etats qui exigent que leurs ressortissants demandent le document d'identité par l'intermédiaire d'un armateur national, empêchant ainsi les marins de conclure directement une relation d'emploi avec un armateur étranger. Dans de telles situations, les armateurs locaux ou les administrations maritimes recrutent les marins et les sous-traitent à des armateurs étrangers.

**87.** Qui plus est, certains textes législatifs ou réglementaires nationaux prévoient que l'émission des documents d'identité sera refusée ou que les documents seront révoqués – apparemment sans procès équitable ou recours – à des personnes «interdites légalement» de travailler sur des navires, ou pour lesquelles «il existe des raisons de refuser l'émission d'un passeport». A cet égard, la commission note avec préoccupation que le refus d'émettre les documents prive les marins du droit au travail.

**88.** Aux termes de l'article 3, la pièce d'identité des gens de mer sera conservée en tout temps par le marin. Les pratiques en vertu desquelles le document d'identité doit être remis à l'armateur, aux autorités portuaires officielles pendant la permission à terre ou à l'autorité qui a émis le document entre deux engagements sont contraires à la convention. L'émission du document constitue la reconnaissance par l'autorité émettrice que le titulaire est un marin, et qu'en tant que tel il est en droit de conserver le document d'identité et de l'utiliser aux fins prévues par les articles 5 et 6. Tant pour les étrangers que pour les nationaux, l'émission du document d'identité confère un droit de réadmission dans le territoire qui a émis le document, et ce pendant une année après l'expiration de la validité du document (article 5).

#### 5. Utilisation du document d'identité

**89.** La commission souligne que l'utilisation du document d'identité est distincte et doit rester dissociée des critères donnant droit au document et à sa possession continue, ainsi qu'aux conditions de son émission. La question de savoir si le document peut être utilisé à d'autres fins que la permission à terre dépendra de la forme du document adoptée par l'autorité qui l'a émis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

**90.** Quant à la finalité du document et son utilisation, la commission considère qu'il est fondamental de distinguer entre l'entrée, l'admission et le voyage. L'entrée se produit une fois que le navire entre dans les eaux territoriales d'un Etat. Quand un navire marchand est dans un port, l'équipage est déjà entré dans le territoire de l'Etat et est soumis à la juridiction territoriale de celui-ci. C'est un principe bien établi en droit international, même si, dans la pratique, en ce qui concerne la plupart des situations à bord du navire qui ne touchent pas directement l'Etat du port, ce dernier s'abstiendra d'exercer sa juridiction sur le navire. C'est pourquoi la permission à terre est plus une reconnaissance conventionnelle du principe de juridiction, selon lequel un marin est temporairement présent dans le territoire, plutôt qu'une forme d'admission au sens propre de l'immigration. C'est pour cette raison qu'il n'est pas nécessaire que le document d'identité comprenne des espaces pour des tampons ou visas d'entrée. Le document n'est pas conçu pour l'«admission» ou le «voyage international», mais seulement pour l'identification du marin afin de faciliter la permission à terre. Toutefois, si le document comporte des espaces libres pour des inscriptions, l'Etat partie est évidemment dans l'obligation d'autoriser l'entrée dans son territoire aux fins prévues à l'article 6, paragraphe 2 (transit, transfert, rapatriement).

## ANNEXE III

### RAPPORT DE LA RÉUNION DE CONSULTATION SUR LA MISE AU POINT D'UN SYSTÈME PLUS SÛR D'IDENTIFICATION DES GENS DE MER (GENÈVE, 9-10 MAI 2002)

La Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer a eu lieu à Genève du 9 au 10 mai 2002. Elle a élu le bureau ci-après:

<i>Président:</i>	M. Georg T. Smejfell (gouvernement, Norvège)
<i>Vice-présidents et porte-parole:</i>	M. Joe Cox (armateurs, Etats-Unis)
	M. Brian Orrell (gens de mer, Royaume-Uni)
	Capitaine Douglas Bell (gouvernement, Bahamas)

On trouvera à l'appendice 1 la liste des participants à la réunion.

M<sup>me</sup> Cleopatra Doumbia-Henry, Secrétaire générale de la réunion, a ouvert les travaux. Elle a rappelé que la décision de tenir la Réunion consultative sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer avait été prise par le Conseil d'administration à sa session de mars 2002, à la suite des discussions qui ont eu lieu au Groupe de travail intersessions sur la sûreté maritime de l'OMI (ISWG) et d'un échange de lettres entre le Secrétaire général de l'OMI et le Directeur général du BIT. Elle a relevé que tous les participants à la réunion avaient présentes à l'esprit les terribles circonstances exigeant le réexamen urgent par les Nations Unies et ses organisations spécialisées de toutes les questions liées à la sécurité: l'une d'elles concerne les facilités que les Etats accordent aux gens de mer et les formes des pièces d'identité appropriées pour que ces facilités restent compatibles avec les besoins de la sécurité nationale. M<sup>me</sup> Doumbia-Henry a également fait observer qu'il était nécessaire de trouver un équilibre entre faciliter le commerce et assurer la sécurité, de sorte que les fondements économiques et sociaux de notre bien-être individuel et collectif ne soient pas irrémédiablement compromis. Elle a ensuite présenté le document d'information préparé par le Bureau pour la réunion<sup>1</sup>.

L'expert gouvernemental des Etats-Unis a exposé la position de son pays sur la question, qui a fait l'objet d'un document (appendice 2) soumis à l'OMI<sup>2</sup>. Il a relevé que les Etats-Unis souhaitaient un résultat satisfaisant à l'OIT et que la présentation à l'OMI ne devait pas être considérée comme un désir de la part des Etats-Unis de voir la question traitée en dehors de l'OIT. Il a expliqué la signification de certains termes utilisés dans le document, à savoir «identification positive et vérifiable» et «modèle biométrique». Le terme «positive» signifie que le titulaire du document est la personne à laquelle il a été délivré. Le terme «vérifiable» signifie que l'authenticité du document a été validée par une source fiable. Un «modèle biométrique» est la représentation numérique d'un enregistrement biométrique, tel qu'une empreinte digitale ou une photographie, qui ne pourrait pas être retranscrite dans l'élément original de la représentation biométrique.

Les experts gouvernementaux ont exprimé diverses opinions sur les questions soumises à discussion. En général, ils sont tombés d'accord sur les points suivants relatifs à la pièce d'identité: elle devrait être délivrée par le pays dont le marin est ressortissant (à condition de tenir compte des préoccupations au sujet des réfugiés); elle ne devrait permettre ni la falsification ni

---

<sup>1</sup> BIT: *Document d'information*, Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer, Genève, 9-10 mai 2002 (document CMISSI/2002/BR).

<sup>2</sup> OMI: *Prévention et répression des actes de terrorisme à l'encontre des transports maritimes*, document soumis par les Etats-Unis au Comité de la sécurité maritime, 75<sup>e</sup> session, Londres, 2002 (document MSC 75/17/34).

la contrefaçon; elle ne devrait être utilisée que pour l'identification des marins et pour faciliter leur déplacement pour les permissions à terre, l'embarquement à bord de leur navire ou le transfert sur un autre navire, ainsi que pour des motifs liés au bien-être. Selon certains experts gouvernementaux, un timbre apposé par les autorités du port sur la pièce d'identité pourrait être utile en cas d'abandon. De plus, de nombreux experts ont indiqué que la pièce d'identité ne devrait pas donner de renseignement sur la santé et l'instruction.

Plusieurs experts gouvernementaux ont proposé que la pièce d'identité ne se substitue pas à un passeport et qu'elle ne soit pas soumise à visa. Toutefois, un pays a remarqué qu'elle devrait être indépendante de toute autre forme d'identification. En ce qui concerne les visas, un expert a relevé qu'il serait opportun que les experts gouvernementaux demandent à leurs services d'immigration quelles seraient leurs exigences, en dehors du visa, pour admettre sur leur territoire un titulaire de la pièce d'identité des gens de mer.

Certains experts gouvernementaux ont soulevé le cas de l'accord de Schengen et fait observer que l'effet d'accords régionaux de ce type devrait être pris en considération. Quelques-uns ont remarqué que la future pièce d'identité devrait apporter des améliorations aux documents actuellement en usage, ainsi qu'aux livrets des marins. Pour d'autres, l'adoption des nouvelles dispositions concernant l'identification des gens de mer ne devrait pas se faire au prix d'un affaiblissement des objectifs de la convention n° 108. Un expert a exprimé le souci que la nouvelle convention distingue clairement les gens de mer qui sont employés à bord de navires de mer de ceux qui travaillent dans les eaux territoriales de l'Etat.

Les experts gouvernementaux ont procédé à un premier échange de vues sur la forme et la teneur de la nouvelle pièce d'identité proposée. Il conviendrait de porter les renseignements essentiels sur un document lisible par machine, mais la pièce d'identité elle-même pourrait être une carte électronique ou un document lisible visuellement. La pièce d'identité, ont-ils observé, ne devrait pas être liée à une technique particulière, de manière à permettre d'apporter des changements au système.

Les experts gouvernementaux ont également indiqué qu'il fallait tenir compte de la réglementation nationale sur la protection de la vie privée. Certains ont exprimé des réserves en ce qui concerne les modèles biométriques, notamment sur leur compatibilité avec leur législation nationale. D'autres, en revanche, ont jugé acceptable l'utilisation de données biométriques. Les experts ont déclaré clairement que compréhension et confiance étaient nécessaires et, en particulier, qu'il fallait comprendre les systèmes des autres Etats pour promouvoir la confiance. De nombreux experts ont pris note de l'exigence d'un système de surveillance. A ce propos, certains experts ont proposé que des pratiques comme la Liste blanche de l'OMI, le système de vérification de l'OACI ou d'autres méthodes courantes soient prises en considération. De plus, un expert a déclaré qu'il devrait y avoir en parallèle un système d'échange d'informations et un système de surveillance, et que l'échange d'informations pour vérification devrait se faire en fonction des circonstances.

Bien que les experts gouvernementaux n'aient pas jugé que les gouvernements devraient prendre à leur charge le coût des nouvelles pièces d'identité, ils ont fait observer que la question devrait être réglée par les partenaires sociaux. Certains ont comparé le coût de la carte d'identité des gens de mer à celui d'un passeport. Un expert a relevé que, puisqu'un passeport devait être payé, une pièce d'identité devrait l'être également. Il a été reconnu que les frais de collecte des droits pourraient être supérieurs à la recette attendue.

La position du groupe des armateurs a été présentée en détail par écrit (voir appendice 3).

Les armateurs ont apporté leur soutien à la mise au point d'un nouvel instrument qui mettrait à jour les dispositions de la convention n° 108 et traiterait de la sécurité maritime, en offrant une identification positive et vérifiable des gens de mer, tout en facilitant les échanges internationaux.

Les armateurs ont cependant souligné qu'il ne fallait pas perdre de vue l'objet principal des pièces d'identité des gens de mer, tel qu'inscrit à l'article 6 de la convention. Il s'agit en effet de fournir aux marins un moyen d'éviter d'avoir à demander un visa lorsqu'ils entrent sur le territoire d'un Etat Membre, que ce soit pour une permission à terre de durée temporaire, un passage en transit pour un transfert sur un autre navire ou un rapatriement. Dans l'intérêt du commerce international et du bien-être des marins, qui passent souvent de longues périodes en mer, les

armateurs ont considéré qu'il convenait de veiller à ce que le nouvel instrument retienne ce principe important et continue de reconnaître la nature particulière de l'emploi des gens de mer.

Les armateurs ont déclaré qu'en l'absence de toute pièce d'identité requise les Etats Membres devraient conserver la latitude d'autoriser l'entrée des marins sur la base du seul passeport. Ils ont souligné que tout nouvel instrument devrait clairement disposer que le fait que des marins ne soient pas en possession d'une pièce d'identité des gens de mer ne devait pas être un motif d'immobilisation du navire aux fins de contrôle par l'Etat du port.

Les armateurs ont enfin exposé les divers points contenus dans leur document écrit, où ils ont répondu en détail aux questions précises posées dans le document d'information du Bureau<sup>3</sup>.

Les experts des gens de mer ont fait connaître leurs vues dans une déclaration faite par leur porte-parole (appendice 4) et dans une réponse groupée aux questions contenues dans le document d'information du Bureau (appendice 5). En ce qui concerne les avantages d'une pièce d'identité internationale des gens de mer, ils ont noté qu'il serait utile de disposer d'une carte d'identité normalisée au niveau international pour les gens de mer, émise par les autorités nationales, plutôt que d'une carte émise par une autorité internationale. Ils verraient un avantage à ce que cette carte serve de visa global pour les gens de mer et facilite leur voyage et leur permission à terre, leur passage en transit afin de rejoindre un navire ou leur rapatriement; de même, elle devrait être valable dans la zone portuaire; leurs mouvements ne devraient pas être indûment entravés. Ils ont ajouté que, sur présentation de la pièce d'identité, un visa ne devrait être exigé que dans des circonstances exceptionnelles. De plus, ils ont déclaré que cette carte ne devrait pas être utilisée à des fins de formation/certification, à des fins médicales ou autres. Ils ont insisté pour que le coût de ces pièces d'identité ne soit pas à la charge des marins.

Quant aux renseignements qui devraient figurer sur la pièce d'identité, les experts des gens de mer ont souligné qu'ils devraient être les mêmes que ceux qui sont énumérés dans la convention n° 108: nom entier du marin; date et lieu de naissance; nationalité; signalement; photographie; signature du titulaire ou, s'il est incapable de signer, une empreinte du pouce. Ils ont exprimé leur vive préoccupation au sujet de la protection des données, des droits à la vie privée et des droits de l'homme, et ils ont insisté sur la nécessité de les sauvegarder. Ils ont recommandé que la pièce d'identité soit un document papier lisible par machine et se sont fortement opposés à tous renseignements dissimulés sur piste magnétique ou sur puce. Ils se sont déclarés très préoccupés par l'inclusion éventuelle de données biométriques et ont demandé un complément d'explication sur ce sujet. En outre, les experts des gens de mer ont instamment demandé que l'on prenne en considération des formes de sécurité telles que la plastification, les motifs en couleurs et les marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette (lumière noire).

En ce qui concerne la vérification, les experts des gens de mer ont déclaré qu'il devrait exister une base de données nationale pour vérifier les pièces d'identité individuelles et, éventuellement, une procédure via Internet. Il est essentiel que la protection des données, les droits de l'homme et le droit à l'intimité de la vie privée soient incorporés dans ces bases de données; de plus, un répondant national devrait traiter les demandes de vérification. Ils ne sont pas opposés à ce que les détails des pièces d'identité frauduleuses puissent être publiés. A leur avis, le pays dont le marin est ressortissant devrait désigner un centre national qui permettrait aux Etats du port ou aux Etats de transit d'obtenir des renseignements complémentaires pour vérifier les pièces d'identité délivrées. Ils ont déclaré qu'ils seraient d'accord avec l'établissement d'une «Liste blanche» équivalant au système STCW de l'OMI et avec les systèmes d'audit incorporés dans la convention révisée. Ils pourraient aussi donner leur accord à l'établissement par l'OIT d'un système de surveillance comparable au système de l'OACI, qui s'ajouterait aux mécanismes réguliers de contrôle de l'OIT.

<sup>3</sup> *Op. cit.*

APPENDICE 1

*Liste des participants à la Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr  
d'identification des gens de mer*

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los Gobiernos

BAHAMAS

Captain Douglas BELL, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M<sup>me</sup> Stéphanie HAUTOT, Conseillère adjointe, Ministère de l'Emploi et du Travail, Bruxelles

BENIN BÉNIN

M<sup>me</sup> Rahanatou ANKI DOSSO, Directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

M<sup>me</sup> Gertrude GAZARD, Administrateur du travail, Ministère du Travail et de la fonction publique, Cotonou

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Paulo Sérgio DE ALMEIDA, Labor Inspector, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

CHILE CHILI

Sr. Manuel BARRERA, Agregado Laboral, Misión Permanente de Chile, Ginebra

CHINA CHINE

Mr. Zhang XIAOJIE, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Communications, Beijing

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas A. CONSTANTINOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works

## DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit SOLLING OLSEN, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen  
*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Mr. Frantz MILLER, Head of Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe BAUCHY, Special Adviser, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

## EGYPT EGYPT EGIPTO

M<sup>me</sup> Nadia EL GAZZAR, Conseillère des affaires du travail, Mission permanente de l'Égypte à Genève

## FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc SCHINDLER, Administrateur en chef des affaires maritimes, Chargé de mission au Ministère des Affaires Étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

M. Alain MOUSSAT, Directeur du travail, Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier MARILL, Administrateur des affaires maritimes, adjoint au Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Fabien JORET, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, Bureau des relations internationales, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

## GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Valentin KLOTZ, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr. Peter PAEFFGEN, Transport Attaché, Permanent Mission of Germany in Geneva

## GREECE GRÈCE GRECIA

Mr. George BOUMPOPOULOS, Head of Seamen's Labour Relations, Commander HCG, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

## HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr. László HORVÁTH, Deputy Permanent Representative, Permanent Mission of Hungary in Geneva

## INDIA INDE

Mr. Vinod KUMAR, Assistant Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Mumbai

## INDONESIA INDONÉSIE

Mr. Ade Padmo SARWONO, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia in Geneva

## ITALY ITALIE ITALIA

Sr. Luigi TRENTO, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIa - Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Sra. Stefania MOLTONI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

Sr. Guiseppe ALATI, Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

## JAPAN JAPON JAPÓN

Mr. Takeshi NISHIKAWA, Director, Labour Standards Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Mr. Shinobu NOGAWA, Professor of Tokyo Gakugei University, Legal Adviser to Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Hidehiro NANAŌ, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

## LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Jeremy M.S. SMITH, Maritime Policy Adviser, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

## LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr. Evaldas ZACHAREVICIUS, Head of Ships' Registrations and Seafarers' Certification Office, Maritime Safety Administration, Klaipėda

## MADAGASCAR

M<sup>me</sup> Yolande PASEA, Conseillère, Mission permanente de Madagascar à Genève

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr. Ernest TATA, Secrétaire d'ambassade, Mission permanente de Madagascar à Genève

## MALTA MALTE

Mr. Anthony MANGION, Registrar of Ships, Malta Maritime Authority, Valletta

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr. Gordon CUTAJAR, Assistant Registrar, Malta Maritime Authority, Valletta

## MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sr. Ángel SUÁREZ VALLEJO, Agregado Técnico de S.C.T, Embajada de México en el Reino Unido, Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Londres

## MOROCCO MAROC MARRUECOS

M<sup>me</sup> Siham BOUASSA, Conseillère, Mission permanente du Maroc à Genève

## NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. Rob DE BRUÏJN, Senior Policy Adviser, Directorate for Transport and Infrastructure, Ministry of Transport and Waterworks, Maritime Division, The Hague

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mrs. Ingeborg VAN GASTEREN, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Division for Maritime Transport, The Hague

## NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Wali Mansoon KURAWA, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Mr. Ahmed Tijjani RAMALAN, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O. Clement ILLOH, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Kunle FOLARIN, Director, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Abdullah AHMAD, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

## NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg T. SMEFJELL, Assistant Director-General, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr. Haakon STORHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

## PANAMA PANAMÁ

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Embajador ante la OIT, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Sr. Román Ernesto JAÉN RAMÍREZ, Jefe del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos, Asesor Legal, Dirección de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

## PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Roy SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labor Relations Commission, Las Piñas, Quezon City

## POLAND POLOGNE POLONIA

Mr. Roman LENDZION, Chief Expert, Department of Maritime and Inland Waters Administration, Ministry of Infrastructure, Warsaw

## PORTUGAL

Sra. Carlota LEITÃO CORREIA, Coordenadora do Departamento Pessoal do Mar, Instituto Marítimo Português, Lisboa

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Sra. Maria Fatima GRILO, Inspecteur responsable, Ministère de l'Administration Interne, Service des étrangers et des frontières, Port de Lisbonne, Lisbonne

## RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Alexander V. KORENNOY, Head of Fleet Personnel and Passport-Visa Division, Personnel and Maritime Training Institutions Department, Ministry of Transport, Moscow

## SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SÚDAFRICA

Ms. Lindiwe LUSENGA, Counsellor – Labour, Permanent Mission of South Africa in Geneva

## SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sra. Yolanda GÓMEZ ECHEVARRÍA, Consejera Técnica de la Subdirección General de Acción Social Marítima, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Sra. Elena ARREGUI CALVO, Médico de Sanidad Marítima, Subdirección General de Acción Social Marítima, Madrid

Sr. Julián ABRIL GARCÍA, Jefe del Area de Formación Marítima Profesional, Dirección General de la Marina Mercante, Madrid

## SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf GOTARE, Principal Administration Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

## SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Jean Albert HULLIGER, Directeur, Office suisse de la navigation maritime, Berne

## THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Mr. Nikorndej BALANKURA, First Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

## TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mokhtar RACHDI, Directeur général, Direction générale de la marine marchande, Ministère du Transport, Tunis

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

M. Karem MANSOUR, Directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports, Ministère du Transport, Tunis

## TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr. Okay KILIC, Maritime Expert, Under-secretariat for Maritime Affairs, Ankara

## UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Paul SADLER, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Mr. Desmond HOWELL, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Mr. Chris ELLIS, International Shipping Policy 1B, Department for Transport, Local Government and the Regions, London

Mr. Peter HEATH, Business Manager, Registry of Shipping and Seamen, Cardiff

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. James J. ZOK, Associate Administrator for Financial Approval and Cargo Preference, United States Department of Transportation, Maritime Administration, Washington, DC

*Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos*

Mr. Edmund T. SOMMER, Chief, Division of General and International Law, United States Maritime Administration, Washington, DC

Mr. Robert S. HAGEN, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

Shipowners' representatives  
Représentants des armateurs  
Representantes de los Armadores

Captain Koichi AKATSUKA, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London

Mr. Arthur BOWRING, Managing Director, Hong Kong Shipowners' Association, Wanchai

Mr. Joe COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC

Mr. Sabyasachi HAJARA, Director, Indian National Shipowners' Association, Director, The Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai

Ms. Carla LIMCAOCO, Senior Vice President, Filipino Shipowners' Association, Manila

Mr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Mr. Bent OVERGAARD, Consultant, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

Mr. Tim SPRINGETT, Manager, Marine Personnel, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Shipowners' advisers  
Conseillers techniques armateurs  
Consejeros técnicos de los armadores

Mr. Simon BENNETT, External Relations Adviser, International Shipping Federation, London

Mr. David DEARSLEY (Secretary of the Shipowners' group), Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London

Mr. Stan DENO, Director of Operations, International Council of Cruise Lines, Arlington

Mr. Chris HORROCKS, Secretary General, International Shipping Federation, London

Mr. George KOLTSIDOPOULOS, Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Ms. Edith MIDELFART, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Mr. Robert C. NORTH, Associate Member, Chamber of Shipping of America, Queenstown

Ms. Angela PLOTT, Vice-President, International Council of Cruise Lines, Arlington

Seafarers' representatives  
Représentants des gens de mer  
Representantes de la gente de mar

Mr. H. BERLAU, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen

Mr. Thulani C. DLAMINI, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

- Sr. Severino ALMEIDA, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro
- Mr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
- Mr. Brian ORRELL, General Secretary, National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST), London
- Mr. Abdulgani SERANG, General Secretary, National Union of Seafarers of India, Mumbai
- Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore
- Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

Seafarers' advisers  
Conseillers techniques gens de mer  
Consejeros técnicos de la gente de mar

- Mr. M. DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London
- Mr. Bill EGLINTON, Director of Training, Seafarers' International Union of North America, Piney Point
- Ms. Maria Fe L. UGTO, Welfare Services Administrator, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila
- Mr. Jon WHITLOW (Secretary of the Seafarers' group), Acting Secretary, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Representatives of the United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations  
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles  
Representantes de las Naciones Unidas, de los Organismos Especializados  
y de otras Organizaciones Internacionales Oficiales

**European Union (EU)**  
**Union européenne**  
**Unión Europea**

- Ms. Christina VARTSOS TZANNETAKIS, Official Administrator, Brussels

**International Maritime Organization (IMO)**  
**Organisation maritime internationale**  
**Organización Marítima Internacional**

- Mr. Andrew WINBOW, Head, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division, International Maritime Organization, London

**United Nations High Commissioner for Refugees**  
**Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés**  
**Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados**

- Ms. Grainne O'HARA, Legal Officer, Protection Policy and Legal Advice Section, Geneva

Representatives of non-governmental international organizations  
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales  
Representantes de Organizaciones Internacionales no Gubernamentales

**International Christian Maritime Association  
Association maritime chrétienne internationale  
Asociación Marítima Cristiana Internacional**

Sr. Domingo GONZÁLEZ JOYANES, Asociación Marítima Cristiana Internacional, Barcelona

Mr. Douglas STEVENSON, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute (SCI/CSR), New York

**International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)  
Confédération internationale des syndicats libres  
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres**

Ms. Anna BIONDI, Assistant Director, ICFTU, Geneva

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



**F**

OMI

Comité de la sécurité maritime  
75<sup>e</sup> session  
Point 17 de l'ordre du jour

MSC 75/17/34  
12 avril 2002  
Original: anglais

**PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES DE TERRORISME  
À L'ENCONTRE DES TRANSPORTS MARITIMES**

**Identification des gens de mer**

**Document soumis par les Etats-Unis**

**RÉSUMÉ**

<b>Résumé analytique:</b>	Le présent document contient la proposition des Etats-Unis concernant l'identification des gens de mer en vue de renforcer la sûreté maritime
<b>Mesures à prendre:</b>	Paragraphe 6
<b>Document de référence:</b>	MSC 75/17/1

**Introduction**

1. La réunion intersessions du Groupe de travail du MSC sur la sûreté maritime (ISWG), qui s'est tenue du 11 au 15 février 2002, a examiné un ensemble de propositions visant à renforcer la sûreté maritime, soumises par les Etats-Unis. L'une de ces propositions tendait à incorporer dans la Convention SOLAS une prescription relative à la vérification de l'identité des gens de mer.

2. L'ISWG est convenu qu'il était nécessaire d'actualiser le document d'identification des gens de mer et qu'il faudrait mener cette tâche à bien par le biais de la révision de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, de l'OIT. L'ISWG a donc prié le Secrétaire général d'écrire au Directeur général du BIT en l'invitant à prendre rapidement des mesures à cet égard (Plan A). Toutefois, l'ISWG est convenu qu'il faudrait avoir un plan de rechange (Plan B) en vertu duquel un texte relatif aux documents d'identification des gens de mer serait incorporé au chapitre XI de la Convention SOLAS, au cas où le Plan A viendrait à échouer.

3. Les Etats-Unis croient savoir que, lors de sa réunion tenue en mars, le Conseil d'administration a décidé de prendre rapidement une décision au sujet de cette question importante. Les Etats-Unis réaffirment leur attachement au renforcement des règles et prescriptions relatives aux pièces d'identité des gens de mer qui contribuerait sensiblement à l'amélioration générale des pratiques en matière de sûreté maritime. De l'avis des Etats-Unis, les prescriptions relatives aux pièces d'identité des gens de mer doivent répondre aux buts suivants:

1. Identification positive et vérifiable – Le terme «positive» signifie que le titulaire du document est la personne à laquelle le document a été délivré. Le terme «vérifiable» signifie que l'authenticité du document a été validée par une source fiable.

2. Uniformité – L'élaboration d'une norme universelle pour garantir une application systématique.
3. Acceptabilité – L'élaboration d'une norme qui soit pratique, facile à appliquer, d'un bon rapport coût/efficacité et qui ne fasse pas obstacle au commerce.
4. Fiabilité – L'élaboration d'une norme fonctionnant systématiquement dans un environnement pratique.
5. Sécurité – L'élaboration d'une norme garantissant que le système ne puisse faire l'objet de compromis.
6. Interaction – L'élaboration d'une norme qui permette l'échange de renseignements entre les Etats Membres aux fins de vérification et de validation.

4. Par ailleurs, les Etats-Unis estiment que, pour parvenir aux buts décrits au paragraphe 3, la pièce d'identité des gens de mer doit contenir les éléments suivants dans le document lui-même ou dans le système étayant le document:

- 1) photographie numérique;
- 2) signature du titulaire;
- 3) autorité qui délivre le document;
- 4) preuve de la nationalité;
- 5) identification positive des qualifications du marin;
- 6) autorisation d'entrer dans d'autres pays; et
- 7) modèles biométriques.

5. Les Etats-Unis estiment par ailleurs que le système d'identification des gens de mer doit permettre de rassembler et d'échanger des renseignements entre les Etats Membres afin que l'entrée et la sortie des gens de mer ne soient autorisées que s'ils possèdent des documents valides et correctement délivrés. Pour faciliter la vérification rapide des gens de mer et de leurs documents 24 h sur 24, le système doit permettre un accès immédiat aux données. Ces données ne contiendraient qu'un nombre limité d'éléments, compte tenu des questions de confidentialité et de performance du système. Il est suggéré d'utiliser le modèle biométrique, établi dans le cadre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), parallèlement aux éléments tels que le numéro de référence, le nom du marin, le numéro de la pièce d'identité et l'autorité qui l'a délivrée. Le système devrait aussi avoir une fonction de recherche concernant ces données et empêcher les demandes d'utilisation en double des références, permettre de filtrer les données pour identifier les menaces et signaler ces données au moyen d'un indicateur et permettre également la vérification hors ligne des pièces d'identité.

### **Mesures que le comité est invité à prendre**

6. Le comité est invité à examiner les présentes propositions lorsqu'il examinera la question de l'identification des gens de mer.

### APPENDICE 3

#### *Communication présentée par la Fédération internationale des armateurs à la Réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer, Bureau international du Travail (Genève, 9-10 mai 2002)*

La fédération reconnaît qu'un navire pourrait présenter un risque de menace terroriste, et elle peut donc appuyer l'idée d'élaborer un nouvel instrument de l'OIT pour actualiser les dispositions de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, ce qui permettrait à la fois de répondre aux préoccupations actuelles concernant la sécurité maritime et de faciliter le commerce international légal.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue la finalité principale des pièces d'identité des gens de mer telle qu'elle est définie à l'article 6 de la convention n° 108, qui est de dispenser les gens de mer d'avoir à demander un visa pour entrer sur le territoire d'un Etat Membre, que ce soit pour une permission à terre de durée temporaire ou pour un passage en transit afin de rejoindre leur navire ou afin d'être rapatriés. Dans l'intérêt du commerce international et du bien-être des gens de mer, qui sont souvent confinés à bord d'un navire en mer pour de longues périodes, il faudrait veiller à ce que le nouvel instrument conserve ce principe important et continue de reconnaître la nature particulière de l'emploi des gens de mer.

Dans cette optique, il faudrait également que les Etats Membres reconnaissent qu'un nouvel instrument élaboré en vue de régler le problème des pièces d'identité dans le contexte de la sécurité maritime n'aura guère de chances d'atteindre son objectif s'il n'est pas ratifié par toutes les grandes nations maritimes, y compris celles qui n'ont pas ratifié l'actuelle convention n° 108.

Les gens de mer sont recrutés un peu partout dans le monde. En principe, la fédération estime qu'il serait bon que tous les gens de mer employés dans les transports maritime internationaux aient un document d'identité conforme à des spécifications internationales. Il est vrai que certains pays ne voudront peut-être pas être parties à un nouvel instrument. Aussi faudrait-il qu'en l'absence du document requis les Etats Membres aient la faculté d'autoriser l'entrée de leur territoire sur la base du seul passeport. Par ailleurs, le nouvel instrument devrait établir clairement que le fait que des marins ne soient pas en possession de la pièce d'identité internationale ne devrait pas constituer un motif d'immobilisation du navire en vue d'un contrôle par l'Etat du port.

Afin de faciliter la discussion, la fédération souhaite également formuler des observations sur les questions posées au paragraphe 13 du document d'information préparé par le BIT.

#### *a) Quels avantages présenterait une pièce d'identité internationale des gens de mer?*

Les passeports et documents d'identité nationaux n'indiquent pas toujours la profession du titulaire. Une pièce d'identité internationale des gens de mer permettrait en particulier d'avoir la preuve que le détenteur est bien un marin.

Comme on l'a vu plus haut, le principal avantage, aujourd'hui, d'une pièce d'identité destinée aux gens de mer (du moins à l'égard des Etats Membres qui appliquent le principe énoncé à l'article 6 de la convention n° 108) est qu'elle dispenserait les gens de mer d'avoir à demander un visa pour une permission à terre ou pour passer en transit afin de rejoindre leur navire.

Les routes des navires sont généralement changeantes, et il est rare qu'un marin sache, au moment où il rejoint son navire, dans quels ports celui-ci va faire escale. Les gens de mer passent parfois par de nombreux pays et il est souvent difficile d'obtenir un visa à l'avance.

Les documents d'identité des gens de mer peuvent offrir à ceux-ci d'autres avantages encore en leur facilitant les démarches auprès des ambassades et consulats, des aéroports et des autorités douanières et portuaires, et en leur permettant de bénéficier des soins de santé à l'étranger et d'avoir accès aux services sociaux destinés aux gens de mer.

Jusqu'ici, ce sont les autorités compétentes des Etats Membres qui décident de la présentation des pièces d'identité pour les gens de mer. Un document international, et qui serait donc établi selon les mêmes spécifications quel que soit le pays où il serait délivré, faciliterait évidemment la reconnaissance et l'acceptation des pièces d'identité des gens de mer par les autorités compétentes partout dans le monde. Il aurait également des avantages pour les employeurs qui emploient couramment des équipages multinationaux.

- b) *A quoi la pièce d'identité internationale des gens de mer servirait-elle? La pièce d'identité devrait-elle être utilisée à des fins de formation/certification, à des fins médicales ou à d'autres fins encore?*

Si l'on élabore un nouvel instrument de l'OIT, il est à supposer qu'il aurait deux finalités principales:

- permettre d'établir que le détenteur de la pièce d'identité est bien marin qui devrait, du fait de la nature de son emploi, être dispensé de l'obligation de demander un visa.
- permettre d'établir l'identité du détenteur pour des raisons de sécurité, les gens de mer devant évidemment avoir accès à des zones telles que les ports et les terminaux qui peuvent être considérées comme sensibles de ce point de vue.

Il devrait être possible d'inclure dans ces documents des renseignements sur les qualifications et sur l'aptitude physique des gens de mer qui figurent actuellement dans les brevets délivrés conformément à la convention STCW de l'OMI et à la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, surtout si le document qui sera mis au point est un document lisible à la machine. La fédération estime toutefois que cela devrait être prévu dans l'instrument à titre *facultatif*, et non obligatoire. De nombreux organismes nationaux pourraient être impliqués, et l'obligation d'inclure ces renseignements risquerait de retarder l'introduction de ces pièces d'identité qui répondent à des besoins immédiats de sécurité et de preuve d'identité. En outre, les renseignements concernant les qualifications pourraient être sujets à des mises à jour fréquentes.

A terme, il faudrait peut-être regrouper dans un seul document tous les renseignements que les gens de mer doivent fournir, si cela est possible d'un point de vue technologique et administratif. C'est pourquoi les spécifications techniques du document normalisé lisible à la machine qui serait mis au point et du matériel qui serait utilisé pour la vérification devraient permettre l'inscription de renseignements complémentaires, comme les qualifications, si les Etats Membres le souhaitent.

- c) *Quelles informations la pièce d'identité internationale devrait-elle contenir?*

S'agissant des propositions qui ont été faites par les Etats-Unis à la 75<sup>e</sup> session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, la fédération pourrait appuyer l'inclusion des renseignements suivants, à condition que cela soit possible d'un point de vue technologique et administratif et que cela soit acceptable pour les autres Etats Membres:

- photographie numérique
- signature du détenteur
- nom de l'autorité qui délivre le document
- déclaration concernant la nationalité

En ce qui concerne la proposition tendant à y inclure une identification positive des qualifications des gens de mer, il faudrait, pour les raisons indiquées ci-dessus, que cette identification soit facultative, et non obligatoire. Par ailleurs, actuellement, les administrations ne sont pas tenues par la convention STCW de l'OMI de délivrer des brevets de capacité aux marins ne faisant pas partie des hommes de quart, comme le personnel hôtelier et de restauration à bord des navires à passagers, ni de tenir un registre des qualifications de ces catégories de personnel.

Quant à la proposition qui vise à inclure des données concernant «l'autorisation d'entrer dans d'autres pays», la fédération aimerait avoir davantage de précisions. S'il s'agit simplement d'obtenir confirmation du fait que le marin est autorisé à se rendre à l'étranger et à quitter son propre pays, la proposition est acceptable.

En principe, la fédération ne voit pas d'objection à inclure un modèle biométrique pour faciliter la vérification positive de l'identité du détenteur. Il faudra toutefois tenir compte des préoccupations éventuelles des Etats Membres touchant aux droits de l'homme, à la législation sur la protection des données et aux problèmes de mise en œuvre pratique. Cela intéresse tout particulièrement les compagnies maritimes, qui pourraient être pénalisées si l'inclusion de certaines données biométriques rendait impossible à certains Etats Membres de ratifier le nouvel instrument.

- d) *Quelles informations devraient être obligatoires? Quelles informations devraient être facultatives?*

Ainsi qu'il est précisé ci-dessus, l'inclusion de renseignements concernant les qualifications et les certificats médicaux des gens de mer devrait être facultative.

- e) *Dans quelles conditions serait-il possible d'exiger un visa, outre la pièce d'identité répondant aux critères mentionnés ci-dessus, comme condition d'entrée pour un des buts mentionnés sous le point b) ci-dessus?*

En principe, et ce pour les raisons exposées ci-dessus, si un nouvel instrument est adopté et que les gens de mer soient porteurs de documents répondant à des critères internationaux, aucun visa ne devrait être exigé pour les buts mentionnés actuellement à l'article 6 de la convention n° 108. Ce principe devrait être clairement établi dans le nouvel instrument.

Toutefois, au cas où l'on insisterait pour maintenir le visa pour les gens de mer, le nouvel instrument de l'OIT devrait préciser les modalités de sa délivrance par les Etats Membres qui auront ratifié l'instrument.

Il faudrait spécifier notamment que le visa devra être délivré immédiatement, soit à l'arrivée soit peu de temps avant l'arrivée, sur simple présentation du document d'identité du marin (ou dès transmission des données contenues dans ce document).

Le visa, autrement dit l'autorisation d'entrée sur le territoire d'un Etat Membre, pourrait être délivré par voie électronique et enregistré sur le document d'identité lui-même. Il pourrait aussi être produit par voie électronique à partir des données contenues dans le document d'identité. Autre possibilité: le visa collectif, qui permettrait à tout un équipage d'obtenir l'autorisation d'entrer sur le territoire d'un Etat Membre après transmission aux services de l'immigration d'un seul document.

L'obtention d'un visa ne devrait entraîner aucune dépense pour les gens de mer ou pour les compagnies maritimes. Etant donné le principe fondamental selon lequel il ne devrait pas être demandé de visa aux gens de mer et le rôle essentiel que les transports maritimes jouent dans le commerce international, seules des raisons de sécurité, à l'exclusion de tout but lucratif, devraient pouvoir justifier qu'il en soit autrement.

- f) *L'autorité délivrant le document devrait-elle être une autorité internationale ou une autorité nationale?*

Selon la fédération, l'autorité délivrant le document doit être l'autorité nationale compétente du pays de résidence du marin, qui est normalement celui qui lui délivre son passeport (et très souvent un pays autre que l'Etat du pavillon du navire sur lequel il navigue).

Ce sont évidemment les autorités nationales de son propre pays qui sont le mieux placées pour établir et vérifier l'identité et la nationalité du détenteur du document, que ce soit au moyen du registre des passeports ou des documents d'identité nationaux, des registres de la sécurité sociale ou des dossiers médicaux, des listes électorales ou des registres de naissance. Elles devraient d'ailleurs disposer déjà des procédures nécessaires à cette fin. Etant donné que beaucoup d'organismes différents risquent d'être impliqués, c'est l'autorité compétente du pays du marin qui est le mieux à même de coordonner ces formalités.

En plus des implications financières et politiques, la fédération prévoit de gros problèmes administratifs si c'est un organisme intergouvernemental qui est chargé de délivrer les pièces d'identité, car cet organisme serait tributaire des autorités nationales pour vérifier les documents d'identité de plus d'un million de marins. Il serait bon cependant que ces documents soient établis selon des spécifications internationales arrêtées par un organisme tel que l'OIT. L'OIT pourrait aussi jouer un rôle important en veillant à ce que les Etats Membres délivrent les pièces d'identité conformément aux normes et procédures internationales.

- g) *Quel genre d'identification positive vérifiable devrait être inclus dans le document?*

Voir nos commentaires se rapportant à la question e).

- h) *Quel format devrait avoir la pièce d'identité? Indépendamment de l'autorité qui délivre le document, le format devrait-il répondre à des normes internationales? Dans l'affirmative, lesquelles?*

La fédération n'a pas d'idées préconçues sur le format exact des documents en question. Bien évidemment, les moyens technologiques à disposition ont ici leur importance, mais on devra s'assurer que les Etats Membres n'auront pas trop de mal à se conformer aux prescriptions, qu'il s'agisse de la production des documents d'identité ou de l'installation du matériel nécessaire à la lecture et à la vérification des

informations contenues dans ces documents. Il ne faudra pas oublier non plus des considérations telles que la résistance des matériaux.

Ainsi qu'il a été précisé, il faudrait que toutes les pièces d'identité soient conformes à une norme internationale qui serait mentionnée dans le nouvel instrument de l'OIT, mais qui pourrait faire l'objet d'un instrument distinct. En dehors des problèmes de sécurité auxquels ils répondraient, les renseignements contenus dans les documents doivent pouvoir être lus dans tous les ports et aéroports du monde.

Au moment de la préparation du présent document, la fédération ne disposait pas de suffisamment d'informations pour formuler des commentaires sur les normes internationales existantes s'appliquant aux documents d'identité comme les normes élaborées (ou en cours d'élaboration) par des organismes tels que l'ISO et l'OACI. Les pièces d'identité des gens de mer ayant notamment pour objet de leur faciliter le passage dans les aéroports, il semblerait toutefois logique d'étudier toutes les normes mises au point par l'OACI à des fins d'identification du personnel des compagnies aériennes.

*i) Quel mécanisme de contrôle devrait être introduit pour s'assurer de la crédibilité du système?*

Si l'on veut que le nouvel instrument réponde effectivement aux préoccupations de sécurité, il semblerait nécessaire de prévoir une évaluation extérieure des procédures qui seront mises en place par les Etats Membres pour la délivrance des pièces d'identité.

Que la coordination de ce système de contrôle soit assurée par l'OIT ou par d'autres, la participation d'experts de la sécurité des données et des procédures d'immigration sera nécessaire, et les questions de souveraineté nationale pourraient susciter parmi les Etats Membres des susceptibilités dont il faudra tenir compte.

\* \* \*

La fédération espère que les commentaires ci-dessus seront utiles et se réjouit de participer à la réunion de consultation.

#### APPENDICE 4

##### *Intervention de M. Brian Orrell, porte-parole du groupe des gens de mer*

1. A propos de la question de savoir si le document devrait être un passeport, nous avons pris note de l'information fournie par le Bureau au sujet de l'étude d'ensemble sur la convention n° 108, où il est dit clairement que le document d'identité des gens de mer n'est pas un passeport. C'est aussi notre avis.

Nous souhaitons que le document d'identité soit un visa global pour rejoindre le navire ou le quitter, et surtout pour les permissions à terre et pour les besoins relatifs au bien-être des gens de mer.

2. Les gens de mer ne devraient pas avoir à déboursier quoi que ce soit pour obtenir leur pièce d'identité. La pièce d'identité n'est pas un document de voyage personnel, ni le livret national des gens de mer mentionné à l'article 4 a) de la convention n° 179.

Selon les gens de mer, un autre argument en faveur de la proposition tendant à faire délivrer le document par l'autorité nationale est que certains Etats du pavillon ne pourraient plus faire payer les gens de mer pour ce type de document.

Si l'on veut que le système paraisse crédible, il faudra préciser que les gens de mer ne seront tenus de présenter qu'une seule pièce d'identité: le document délivré par le pays de la nationalité.

3. A notre sens, il conviendrait de tirer profit de certaines expériences positives de la STCW. Il faudrait s'assurer que le document est vérifiable; c'est pourquoi nous recommandons qu'il soit tenu dûment compte de certaines questions comme la protection des données, la protection de la vie privée et les droits de l'homme, et que la base de données soit installée dans le pays de la nationalité et ne soit pas transférable. Il faudrait cependant autoriser les vérifications individuelles de même que l'établissement d'une liste des documents délivrés de manière frauduleuse.

En outre, le pays de la nationalité devrait désigner un centre national qui permettrait à l'Etat du port ou à l'Etat de transit d'obtenir rapidement des renseignements complémentaires en faisant vérifier les documents délivrés.

Nous souscrivons à l'idée d'établir une «Liste blanche», qui serait l'équivalent du système prévu par la convention STCW de l'OMI, avec le système d'audits incorporé dans cette convention sous sa forme révisée.

Nous serions aussi d'accord pour que l'OIT puisse mettre en place un système de surveillance comparable à celui de l'OACI.

4. Les gens de mer estiment que le document ne devrait contenir que les renseignements requis par la convention n° 108.

La question des technologies avancées dont certains pays disposent ou non est préoccupante, de même que la question des ressources nécessaires pour utiliser ces technologies dans les pays où elles existent.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, seuls les renseignements pouvant servir à une identification positive vérifiable devraient être utilisés.

Le Bureau devrait demander, dans son questionnaire, s'il est possible d'avoir ou de faire faire des photographies numériques et des empreintes digitales, etc.

5. Les gens de mer sont d'accord sur le fait que le format du document d'identité devrait être conforme à des spécifications internationales et estiment que ce document devrait se présenter sous la forme d'un document sur papier lisible à la machine, et qu'aucune donnée ne devrait être enregistrée sur une carte à puce ou une piste magnétique. Nous sommes d'accord sur le fait que l'utilisation de moyens de sécurité comme la plastification, le filigrane, les motifs en couleur, les marques sensibles à la lumière ultraviolette, etc. mériterait réflexion et pourrait faire l'objet d'une question dans le cadre du questionnaire.

## APPENDICE 5

### *Réponse du groupe des gens de mer aux points suggérés pour la discussion dans le document d'information du Bureau*

- a) *Quels avantages présenterait une pièce d'identité internationale des gens de mer (par rapport à une carte d'identité nationale ou à un passeport, notamment)?*

Aucun. Nous verrions des avantages à avoir une carte d'identité nationale destinée aux gens de mer qui soit conforme à des spécifications internationales, qui serve généralement de visa global pour les gens de mer et qui leur facilite les voyages et les permissions à terre, ainsi que le passage en transit afin de rejoindre un navire en transit ou d'être rapatrié.

- b) *A quoi la pièce d'identité internationale des gens de mer servirait-elle? (A présent, la convention n° 108 cite les cas suivants: permission à terre, embarquement sur le navire ou transfert sur un autre navire, passage en transit afin de rejoindre le navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié.) La pièce d'identité devrait-elle être utilisée à des fins de formation/certification, à des fins médicales ou à d'autres fins encore?*

A rien. Non.

- c) *Quelles informations devrait-elle contenir?*

Les informations stipulées dans la convention n° 108. Le questionnaire qui sera mis au point par le Bureau devrait permettre de déterminer les ressources technologiques dont disposent les Etats Membres. Nous sommes prêts à examiner les questions biométriques compte tenu du document que les Etats-Unis présenteront sur ce sujet, mais tout cela nous préoccupe sérieusement.

- d) *Quelles informations devraient être obligatoires? Quelles informations devraient être facultatives?*

Les informations stipulées dans la convention n° 108. Aucune.

Une base de données nationale permettant de vérifier les documents individuels, disponible sur Internet sans enfreindre la législation nationale sur la protection des données et la protection de la vie privée, qui tienne compte des dispositions applicables relatives aux droits de l'homme, à compléter par la désignation d'un correspondant national, etc., et par la publication des détails des documents falsifiés, etc.

- e) *Dans quelles conditions (le cas échéant) serait-il possible d'exiger un visa, outre la pièce d'identité répondant aux critères mentionnés ci-dessus, comme condition d'entrée pour un des buts mentionnés sous le point b)?*

Dans des conditions exceptionnelles uniquement.

- f) *L'autorité délivrant le document devrait-elle être: une autorité internationale ou une autorité nationale? Quels sont les avantages et les inconvénients de chacune de ces options?*

Une autorité nationale. Il n'y a aucun avantage à ce que soit une autorité internationale. Des systèmes nationaux sont déjà en place un peu partout, mais il faudrait que ces systèmes paraissent plus crédibles et qu'ils soient standardisés.

Attendons le document que présentera le HCR sur les apatrides.

- g) *Quel genre d'identification positive vérifiable devrait être inclus dans le document? (A titre d'information, la convention n° 108 prévoit: le nom en entier, la date et le lieu de naissance,*

*la nationalité, le signalement, la photographie, la signature du titulaire ou, si ce dernier est incapable de signer, une empreinte du pouce.)*

Le genre d'identification prévu par la convention n° 108. Il suffit de prouver que la personne est bien celle qu'elle prétend être.

Nous n'avons pas d'idées préconçues, en attendant les résultats de l'enquête sur les ressources dont disposent les gouvernements des principaux pays d'émigration et des pays les moins avancés.

*h) Quel format devrait avoir la pièce d'identité? (Exemple: document sur papier lisible par machine; «carte à puce», etc.) Indépendamment de l'autorité qui délivre le document, le format devrait-il répondre à des normes internationales? Dans l'affirmative, lesquels?*

Document sur papier lisible par machine sans information dissimulée (comme les codes-barres et les pistes magnétiques) délivré par le pays de la nationalité ou, exceptionnellement, par l'Etat de résidence, et délivré au niveau national.

*i) Quel mécanisme de contrôle devrait être introduit pour s'assurer de la crédibilité du système?*

Compte tenu des mécanismes de contrôle ordinaires de l'OIT, nous devrions étudier les exemples suivants d'approches adoptées par d'autres institutions spécialisées des Nations Unies:

- «Liste blanche» du type STCW
- Audits du type STCW
- Audits du type OACI

Nous souhaiterions recevoir des informations sur les normes de l'OACI relatives aux documents d'identité.





