



Conseil d'administration

320^e session, Genève, 13-27 mars 2014

GB.320/LILS/5

Section des questions juridiques et des normes internationales du travail
Segment des normes internationales du travail et des droits de l'homme

LILS

Date: 17 janvier 2014

Original: anglais

CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Coopération internationale relative à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

Objet du document

Le Conseil d'administration est invité à inscrire à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail, pour juin 2015 ou juin 2016, la question de la coopération internationale relative à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et à approuver les modifications, résumées au paragraphe 20, qu'il est proposé d'apporter à la norme ILO SID-0002, *Profil biométrique créé à partir des minuties digitales aux fins de l'établissement des pièces d'identité des gens de mer* (voir le projet de décision figurant au paragraphe 22).

Objectif stratégique pertinent: Promouvoir les principes et droits fondamentaux au travail et les normes internationales du travail.

Incidences sur le plan des politiques: Améliorer l'efficacité des normes internationales du travail.

Incidences juridiques: Déterminer les moyens permettant de réaliser au mieux les objectifs de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

Incidences financières: Celles qui pourraient découler de l'inscription d'une question à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail s'il en était décidé ainsi.

Suivi nécessaire: Adoption, par la Conférence internationale du Travail, d'une résolution, voire d'une recommandation.

Unité auteur: Département des normes internationales du travail (NORMES).

Documents connexes: GB.306/17/3; GB.309/18/5.

Introduction

1. Le présent document concerne le droit des gens de mer à descendre à terre et la facilitation du transit et du transfert des gens de mer en territoire étranger, qui font l'objet de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Il passe en revue les avantages de cette convention et s'interroge sur les obstacles à sa large ratification, puis propose au Conseil d'administration les moyens permettant de réaliser au mieux les objectifs de la convention n° 185 par le biais d'une coordination et d'une coopération internationales.
2. Après une présentation générale faisant ressortir les liens entre la convention n° 185 et la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), et un bref exposé sur les activités menées depuis 2003 pour promouvoir la première et les problèmes techniques qui appellent des décisions immédiates (paragr. 3-11), le document rend compte des progrès réalisés et des obstacles rencontrés dans la mise en œuvre de la convention n° 185 (paragr. 12 et 13) et propose un système de coopération internationale ouvert à tous les Membres de l'Organisation qui permettrait d'aller de l'avant (paragr. 14-17), sur la base d'une recommandation ou d'une résolution qui serait adoptée par la Conférence internationale du Travail (paragr. 18 et 19). Le document fournit également des précisions sur les modifications techniques auxquelles il faudrait procéder (paragr. 20 et 21).

Rappel des faits

3. Le Conseil d'administration se rappellera que la MLC, 2006, qui est entrée en vigueur le 20 août 2013, regroupe 37 conventions sur le travail maritime, mais pas les deux conventions relatives aux pièces d'identité des gens de mer (PIM), en particulier la convention n° 185. En fait, lorsque la MLC, 2006, a été adoptée, la Conférence internationale du Travail a également adopté (à sa 94^e session (maritime)) une résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003¹.
4. Dans cette résolution, la Conférence rappelait qu'en 2003, à l'époque où elle avait adopté la convention n° 185, elle avait noté entre autres que l'accès aux facilités à terre, l'autorisation de descendre à terre et la facilitation du transit sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, par conséquent, à la concrétisation du travail décent pour ces derniers. La Conférence avait relevé que les gens de mer continuent à avoir des difficultés à prendre une permission à terre dans certains pays et avait prié instamment le Conseil d'administration de demander au Directeur général de prendre contact avec l'ensemble des Etats Membres pour leur rappeler l'importance d'une ratification et d'une mise en œuvre rapides de la convention n° 185 et de les inviter à promouvoir le travail décent pour les gens de mer et, à cet égard, à autoriser ces derniers à descendre à terre sur leur territoire. La Conférence avait également invité le Conseil d'administration à rester saisi de cette question. Sur cette question, le Bureau avait, en novembre 2009² et novembre 2010³, informé le Conseil d'administration, respectivement, d'un projet de consultations concernant la convention n° 185, et des résultats de ces consultations, qui se

¹ BIT: *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), Genève, 2006.

² Document GB.306/17/3.

³ Document GB.309/18/5.

sont tenues en septembre 2010 avec les gouvernements des Etats Membres qui avaient ratifié la convention n° 185 ou qui envisageaient sérieusement de le faire, ainsi qu'avec des représentants de la Fédération internationale des transports maritimes (ISF) et de la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF).

5. Comme indiqué dans la résolution susmentionnée, la Conférence a fait le lien entre la ratification de la MLC, 2006, la promotion de la convention n° 185 et la mise en œuvre des obligations découlant de la MLC, 2006, par exemple l'autorisation de descendre à terre ou l'accès aux facilités à terre qui, lorsque ces dernières existent, doivent pouvoir «être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent»⁴. En ce qui concerne l'accès aux installations médicales, tout Membre qui a ratifié la MLC, 2006, est expressément tenu de s'assurer «que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats»⁵.
6. En vertu de la MLC, 2006, le détail des procédures relatives à la manière dont les gens de mer peuvent avoir accès à ces installations est toutefois laissé à l'appréciation de chaque Membre, qui peut à cet égard se référer, par exemple, pour les pays qui les ont ratifiées, à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL)⁶, qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), à

⁴ Voir MLC, 2006, règle 4.4, paragr. 1, et norme A4.4, paragr. 1. Voir également la Résolution concernant le bien-être des gens de mer (Résolution VIII), *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), Genève, 2006, dans laquelle on peut lire que «les services portuaires de certains pays prélèvent des taxes excessives ou imposent des procédures trop strictes quand des marins souhaitent quitter le navire pour se rendre aux services de bien-être mis en place à leur intention dans les ports».

⁵ MLC, 2006, règle 4.1, paragr. 3.

⁶ La Convention FAL contient des normes obligatoires, dont beaucoup sont complétées par des pratiques recommandées. Elle comporte plusieurs dispositions applicables aux gens de mer et établit des obligations découlant de la MLC, 2006 (concernant l'accès à terre pour des soins médicaux), et l'on trouve au chapitre III de son annexe, dans la partie G intitulée «Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre», les dispositions ci-après qui se rapportent à la convention n° 185:

3.44 **Norme.** Les étrangers membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public.

3.45 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à se rendre à terre.

3.46 **Pratique recommandée.** Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

3.47 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à se rendre à terre.

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils se rendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énumérés dans la norme 3.10.

la convention n° 185 et à celle qui l'a précédée, à savoir la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.

7. On rappellera que la convention n° 185 a été adoptée en 2003 en procédure accélérée pour remplacer la convention n° 108 qui n'était plus à jour à cet égard et ainsi mieux répondre à l'accroissement des besoins en matière de sécurité à la suite des événements du 11 septembre 2001. Après des discussions initiales à l'OMI visant à améliorer les mesures de sécurité dans le secteur maritime, la décision a été prise à la 283^e session (mars 2002) du Conseil d'administration d'inscrire à l'ordre du jour de la 91^e session (2003) de la Conférence internationale du Travail une question sur un dispositif amélioré d'identification des gens de mer en vue de l'adoption d'un protocole à la convention n° 108 ou d'un autre instrument. La Conférence a adopté la convention n° 185 quinze mois plus tard⁷. Celle-ci est entrée en vigueur le 9 février 2005 et a maintenant été ratifiée (ou est appliquée à titre provisoire) par 24 Membres: Albanie, Azerbaïdjan, Bahamas, Bosnie-Herzégovine, Brésil, République de Corée, Croatie, Espagne, France, Hongrie, Indonésie, Jordanie, Kazakhstan, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Iles Marshall, République de Moldova, Nigéria, Pakistan, Philippines, Fédération de Russie, Vanuatu et Yémen.
8. On rappellera également que, conformément à l'annexe I de la convention n° 185 et à une résolution connexe adoptée par la Conférence en 2003⁸, le Conseil d'administration a pris des dispositions en vue de l'élaboration d'une norme technique concernant le modèle biométrique à incorporer dans le document d'identité des gens de mer, conformément à l'article 3, paragraphe 8, de la convention. Le Conseil d'administration a adopté cette norme technique (ILO SID-0002) à sa 289^e session (mars 2004) et l'a modifiée à sa 294^e session (novembre 2005)⁹. De 2004 à 2008, le Bureau a commandé des tests de produits biométriques élaborés conformément à cette norme technique de l'OIT.

3.49 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser celui-ci à se rendre directement à son poste de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part.

Le Comité de la simplification des formalités (OMI) a produit le *Manuel explicatif se rapportant à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée*, FAL.3/Circ.202, 11 oct. 2010, <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/Conventions/CodesGuidelines/Documents/FAL.3-Circ.202.pdf> [site consulté le 17 janvier 2014].

⁷ BIT: *Compte rendu provisoire* n° 27, Conférence internationale du Travail, 91^e session, Genève, 2003, p. 27/10.

⁸ Résolution sur la conception d'une technique biométrique interopérable au plan mondial, *Compte rendu provisoire* n° 20 (partie II), Conférence internationale du Travail, 91^e session, Genève, 2003, p. 20/118.

⁹ On trouvera la version actuelle de la norme ILO SID-0002 à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_144265.pdf [site consulté le 17 janvier 2014].

Douze produits biométriques proposés par 11 fournisseurs ont été considérés comme satisfaisant aux exigences de la norme ¹⁰.

9. Les tests mentionnés au paragraphe 8 ont été soumis à l'examen du Sous-comité sur la biométrie (SC 37) du Comité technique ISO/IEC JTC 1 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et de la Commission électrotechnique internationale (CEI), qui avaient coopéré avec l'OIT sur les aspects techniques de la convention. Le sous-comité a également contribué à l'élaboration de la convention n° 185 en publiant, en août 2009, après environ cinq années d'étude et développement, la norme ISO/IEC 24713-3:2009 intitulée «Technologies de l'information – Profils biométriques pour interopérabilité et échange de données – Partie 3: Vérification basée sur la biométrie et identification des navigateurs». Cette norme contenait plusieurs propositions destinées à l'OIT, qui portaient notamment sur les modifications techniques décrites au paragraphe 20 ci-dessous, ainsi que des suggestions visant à rendre la norme SID plus largement acceptable, notamment par l'incorporation facultative d'une puce électronique (voir le paragraphe 16 ci-dessous), à encourager la coopération aux fins de la mise en œuvre technique de la convention et de l'amélioration de l'efficacité de la norme SID, et à réaliser si possible des économies sur le plan mondial. Ces suggestions ont été examinées dans le cadre des consultations visées au paragraphe 4 ci-dessus ¹¹, et le consensus auquel elles ont abouti a été porté à la connaissance du Conseil d'administration ¹². Il s'agissait des suggestions suivantes:
- a) actualisation de certains paramètres du code-barres bidimensionnel de la PIM;
 - b) modification du code-barres pour y inclure une signature numérique;
 - c) création d'un centre international chargé de coordonner les centres nationaux ou les dispositifs d'accès aux bases de données visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 15 ci-dessous;
 - d) en ce qui concerne les données relatives aux empreintes digitales, convenir que, bien que les bases de données nationales ne puissent contenir que le modèle biométrique prévu dans la convention, des images d'empreintes digitales puissent être archivées séparément à la demande du marin concerné pour simplifier le réenregistrement;
 - e) incorporation facultative d'une puce électronique dans la PIM (voir le paragraphe 16 ci-après);
 - f) lancement d'une procédure d'appel d'offres international en vue d'établir une liste de fournisseurs agréés offrant à des prix avantageux les composantes d'un système de délivrance de PIM, procédure qui pourrait être conduite par le Bureau ou avec son appui.
10. Les modifications techniques visées aux alinéas a) et b) ci-dessus ne suscitent aucune objection, n'ont aucune incidence financière et permettraient l'incorporation dans les PIM des progrès techniques réalisés depuis l'adoption de la convention. Les autres suggestions, plus complexes à mettre en œuvre, doivent faire l'objet d'études plus poussées. Comme l'a

¹⁰ Une liste de ces produits et de leurs fournisseurs est disponible à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_191713.pdf [site consulté le 17 janvier 2014].

¹¹ Le rapport sur ces consultations figure dans le document CSID/C.185/2010/4.

¹² Document GB.309/18/5, paragr. 10.

demandé le Conseil d'administration ¹³, le Bureau poursuit leur examen mais n'a toutefois encore proposé aucune solution satisfaisante en termes de rapport coût-efficacité.

11. Dans l'intervalle, le Bureau a engagé des travaux en vue de la mise en place de l'infrastructure propre à faciliter l'examen de la documentation et des informations fournies par les Membres qui ratifient la convention, en vue d'établir la liste des Membres qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales concernant les procédés et procédures relatifs à la délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris les procédures de contrôle de la qualité. En vertu de l'article 5, paragraphe 6, de la convention, la liste des Membres doit être approuvée par le Conseil d'administration conformément aux dispositions qu'il a prises. Ces dispositions, adoptées par le Conseil d'administration en 2005 ¹⁴, précisent les documents et informations qui doivent être fournis et charge un groupe d'examen et un comité d'examen spécial de fournir au Conseil d'administration des avis sur la liste en question. Le groupe d'examen et le comité d'examen spécial ont été constitués par le Conseil d'administration en 2010 et 2011 ¹⁵. En matière de soumission des informations à examiner et de rapports d'évaluation indépendants, les progrès tardent toutefois à venir.

Evaluation des progrès concernant la convention n° 185

12. La convention n° 185 peut aujourd'hui apporter beaucoup dans le domaine des contrôles et de la sécurité aux frontières, tout en assurant le respect des droits des gens de mer. Elle concilie les exigences en matière de sécurité et de bien-être des gens de mer et facilite les échanges maritimes mondiaux. Sur le plan de la sécurité, elle institue une obligation de délivrance de pièces d'identité dotées des principaux éléments de sécurité modernes; il s'agit du seul instrument qui établisse des normes minimales en matière de procédures nationales de délivrance des PIM et de contrôle international du respect de ces procédures, et qui mette en place une coopération internationale en matière de partage de données sur les PIM délivrées, par le biais de bases de données et de centres nationaux accessibles 24 heures sur 24.
13. Malgré ces avantages, la ratification de la convention n° 185 progresse lentement: le nombre de Membres (24) qui l'ont ratifiée à ce jour, ou qui ont notifié leur intention de l'appliquer à titre provisoire, est très faible, surtout si on le compare au nombre de Membres (64) qui restent liés par la convention n° 108, qui n'offre pas une grande efficacité sur le plan de la sécurité. Depuis janvier 2012, aucune nouvelle ratification de la convention n° 185 n'a été enregistrée. Cette lenteur peut sembler surprenante, d'autant que la convention n° 185 a été adoptée sans aucune voix contre et avec seulement 20 abstentions. Le problème, notamment pour les Membres qui ont ratifié la convention n° 108, tient peut-être au coût important que représente la mise en place de l'infrastructure de sécurité requise par la convention pour délivrer les PIM et les contrôler, car le document d'identité autonome prévu par cette dernière comporte un modèle biométrique incorporé dans un code-barres qui ne peut être lu par les dispositifs normalement utilisés pour les documents de voyage lisibles par machine. Quelques Membres sont confrontés au problème découlant de l'absence d'obligation (art. 6, paragr. 6) de soumettre l'entrée des gens de mer à la présentation d'un visa (ce même article dispose que le Membre concerné

¹³ Document GB.309/18/5, paragr. 16.

¹⁴ Document GB.292/LILS/11, annexe I.

¹⁵ Document GB.309/18/6.

devra, le cas échéant, prendre des mesures équivalentes). Parallèlement, l'OMI a examiné récemment des amendements à la Convention FAL qui seraient adoptés en 2015 pour, entre autres, tenir compte de la convention n° 185 et contribuer à prévenir la discrimination en matière de permission de descendre à terre ¹⁶.

Propositions pour aller de l'avant

14. Pour les diverses raisons indiquées ci-dessus, un fort pourcentage des Membres qui ont soutenu l'adoption de la convention n° 185 n'ont toujours pas décidé de la ratifier. Un grand pas en avant pourrait être franchi si les Membres en question s'efforçaient de tirer le meilleur parti de cette convention pour améliorer leurs propres procédures d'identification des gens de mer et prenaient acte de l'important investissement consenti en matière de sécurité par les Membres qui ont ratifié la convention pour faire en sorte que cet instrument, qui a recueilli une large majorité des suffrages lors de son adoption par la Conférence internationale du Travail, soit correctement mis en œuvre.
15. Il convient de noter que le système d'identification établi par la convention n° 185 est déjà ouvert aux pays qui n'ont pas ratifié cette dernière et que tous les Membres de l'OIT, qu'ils aient ou non ratifié la convention, devraient bénéficier d'une grande partie des avantages de ce système. En particulier, tous les Membres de l'Organisation:
 - a) recevront la liste des centres nationaux des Membres qui ont ratifié la convention, et leurs services de l'immigration ou autres autorités compétentes auront le droit de

¹⁶ Voir OMI: *Examen général de la convention, y compris harmonisation avec d'autres instruments internationaux*, Rapport du Groupe de travail, 11 avril 2013, FAL 38/WP.4, paragr. 4.11-4.19. Voir également OMI: *Rapport du Comité de la simplification des formalités sur les travaux de sa trente-huitième session*, 8 mai 2013, FAL 38/15, et en particulier les paragraphes suivants:

Mention du numéro de visa dans la liste de l'équipage et la liste des passagers et sur la carte de débarquement

4.18 Le Comité a examiné le document présenté par le Libéria, les Philippines, la CLIA, l'ICS et l'ISF (FAL 38/4/3), dans lequel il était proposé de modifier la Convention pour l'harmoniser avec la convention n° 185 de l'OIT et d'inclure une nouvelle pratique recommandée qui prévoit des dispositions pour permettre aux gens de mer de demander un visa avant l'arrivée au port, ou peu avant l'arrivée et, si cela était accepté, le numéro de visa devrait figurer dans la liste de l'équipage, la liste des passagers et sur la carte d'embarquement/de débarquement.

4.19 Le Comité a décidé de respecter le principe selon lequel les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir de visa pour être autorisés à se rendre à terre comme il est déjà énoncé dans la norme 3.45. Le Comité a décidé de renvoyer la question des visas utilisés à d'autres fins au Groupe de travail sur la révision approfondie et l'application de la Convention, pour qu'il l'examine et donne son avis sur l'inclusion du numéro de visa, s'il y a lieu, dans la liste de l'équipage, la liste des passagers et sur la carte de débarquement.

...

4.28 Le Comité a rappelé en outre que la circulaire FAL.3/Circ.201 (diffusée en septembre 2010) indiquait notamment que:

«Les Administrations devraient veiller en particulier à ce que des pratiques impartiales et non discriminatoires soient appliquées dans le cadre de l'exercice du contrôle et de l'octroi de l'autorisation de descendre à terre, quels que soient le pavillon des navires et la nationalité des membres d'équipage. Les Etats Membres, les organismes représentant les gens de mer et les propriétaires de navires sont encouragés à informer les Comités FAL et MSC des pratiques injustes et sélectives constatées dans les ports étrangers concernant l'autorisation de descendre à terre et l'accès aux installations à terre.»

s'informer, auprès du centre concerné, de l'authenticité et de la validité des PIM délivrées dans le pays où se trouve le centre en question (art. 4, paragr. 4);

- b) pourront obtenir, auprès des centres nationaux ou en consultant les bases de données nationales, les indications essentielles aux fins de la vérification de la PIM ou du statut d'un marin (tout en respectant le droit à la vie privée et les dispositions en matière de protection des données) (art. 4, paragr. 5);
- c) auront accès à une liste actualisée des Membres dont les procédés et procédures de délivrance des PIM ont été jugés conformes aux conditions minimales requises par la convention (art. 5, paragr. 7).

16. Les avantages susmentionnés seraient naturellement moindres pour les Membres qui ne disposent pas des moyens techniques nécessaires pour lire les informations contenues dans les PIM délivrées en vertu de la convention n° 185. La plupart de ces informations sont en fait lisibles par machine conformément aux normes du document 9303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatif aux documents de voyage lisibles à la machine, mais le modèle biométrique prévu à l'article 3, paragraphe 8, de la convention est incorporé dans un code-barres bidimensionnel. Il a toutefois été convenu lors des consultations de septembre 2010 qu'il convenait d'élaborer une norme permettant l'incorporation facultative dans la PIM d'une puce électronique contenant toutes les informations qui figuraient déjà dans la pièce d'identité. L'incorporation d'une puce électronique a été acceptée par les représentants des gens de mer qui ont participé aux consultations, l'Etat du port devant en contrepartie accorder plus largement des autorisations de descendre à terre aux marins en possession d'une PIM délivrée conformément à la convention n° 185¹⁷. Comme convenu lors des consultations, le Bureau a fait part à l'ISO de son souhait de bénéficier de l'aide d'un autre sous-comité ISO/IEC (SC 17) aux fins de l'élaboration d'une telle norme. Il est entendu qu'une telle assistance impliquerait également la coopération de l'OACI. Si le Conseil d'administration considère que la question de l'incorporation facultative d'une puce électronique doit être étudiée de manière plus poussée, le Bureau international du Travail s'emploiera à obtenir cette coopération.

17. De plus, afin d'accroître l'efficacité de systèmes de délivrance ou de contrôle établis aux fins de la mise en œuvre la convention n° 185, et compte tenu des investissements déjà réalisés par les Membres qui ont ratifié la convention pour s'acquitter de leurs obligations au titre de cette dernière, il semblerait également approprié que tous les Membres dotés de technologies avancées dans les domaines couverts par l'instrument, qu'ils aient ou non ratifié ce dernier, envisagent d'aider les Membres moins avancés à cet égard, comme l'a instamment demandé la Conférence internationale du Travail dans la résolution sur la coopération technique en matière d'établissement des pièces d'identité des gens de mer¹⁸, qu'elle a adoptée en même temps que la convention.

18. L'article 16 de la convention n° 185 dispose ce qui suit: «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...». Compte tenu des circonstances susmentionnées, il faut que le Conseil d'administration fasse rapport à la Conférence internationale du Travail sur l'application de la convention n° 185 non pas en raison d'un éventuel problème de contenu, mais parce que la convention

¹⁷ Document GB.309/18/5, paragr. 10 e).

¹⁸ BIT: *Compte rendu provisoire* n° 20 (partie II), Conférence internationale du Travail, 91^e session, Genève, 2003, p. 20/117.

ne pourra vraiment déployer ses effets qu'une fois qu'elle aura été ratifiée par un nombre beaucoup plus élevé de Membres. Par conséquent, au lieu de proposer une convention de révision, comme le voudrait la pratique normale lorsque l'on a affaire à des dispositions analogues à celles de l'article 16, le Conseil d'administration pourrait envisager de soumettre la question à la Conférence internationale du Travail en vue d'une éventuelle recommandation ou résolution relative à l'importance de la coopération volontaire entre tous les Membres de l'OIT concernés aux fins de la mise en œuvre de la convention n° 185, qu'ils l'aient ou non ratifiée. Alors qu'un projet de résolution pourrait être proposé par le Conseil d'administration et adopté par la Conférence à sa session suivante, l'adoption d'une recommandation nécessiterait de suivre la procédure habituelle en matière d'élaboration des normes (au moins une discussion simple dans le cadre de la Conférence, avec les travaux préparatoires correspondants).

19. Un instrument tel que celui qui est envisagé pourrait:

- a)* favoriser la consultation tripartite avec les Membres de l'OIT et les groupes régionaux au sujet des mesures de sécurité applicables aux marins demandant à entrer sur leur territoire pour une permission à terre ou à d'autres fins, comme prévu à l'article 6 de la convention n° 185;
- b)* recommander que les Membres de l'OIT (qui par ailleurs ne sont pas tenus de le faire), lorsqu'ils doivent décider d'autoriser ou non des marins à entrer sur leur territoire pour une permission à terre ou à d'autres fins, comme prévu à l'article 6 de la convention n° 185, tiennent dûment compte des PIM valablement délivrées conformément à la convention par les Membres que le Conseil d'administration a inscrits sur la liste de ceux qui satisfont aux prescriptions minimales concernant les procédés et procédures relatifs à la délivrance des pièces d'identité des gens de mer;
- c)* demander aux Membres de faire savoir au Bureau international du Travail dans quelle mesure ils souhaitent mettre en œuvre la recommandation prévue à l'alinéa *b)* ci-dessus, afin que le Bureau puisse en informer l'ensemble des Membres de l'OIT, en particulier ceux qui ont ratifié la convention;
- d)* demander au Bureau d'aider les Membres à mettre en place un système d'échange d'informations rapide et fiable entre les services de l'immigration ou autres autorités compétentes et les centres nationaux, conformément aux dispositions de la convention n° 185, aux fins de vérifier la validité ou l'authenticité d'une PIM délivrée au titre de cette convention;
- e)* rappeler l'importance de la coopération entre les Membres de l'OIT, notamment en ce qui concerne l'échange des informations visées à l'alinéa *d)* ci-dessus et l'aide des pays technologiquement avancés aux pays moins avancés qui mettent en place leur infrastructure nationale de délivrance ou de contrôle des PIM conformément à la convention n° 185;
- f)* inviter d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, en particulier l'OMI et l'OACI, à coopérer aux activités susmentionnées.

Modifications techniques à apporter au code-barres des PIM et à certaines données

- 20.** Les modifications techniques visées aux alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 9 sont les suivantes: le format général et la structure des données contenues dans le code-barres bidimensionnel, qui correspond actuellement à une version préliminaire de la norme BioAPI (Interface

relative au programme d'application biométrique), seraient mis en conformité avec la norme plus générale ISO/IEC 19785-1:2006 – Cadre de formats d'échange biométriques communs (CBEFF). Le modèle fondé sur les minuties digitales serait conservé mais, aux fins de la mise à jour du format des données, on abandonnerait la version préliminaire au profit de la version officielle définitive de la norme ISO/IEC 19794-2:2005. Les données personnelles concernant le marin qui figurent à l'extrémité du code-barres sont redondantes car elles apparaissent déjà dans la PIM et elles seraient supprimées. Les octets libres seraient utilisés pour la signature numérique définie conformément à la norme CBEFF, mais on utiliserait à cet effet le format très compact défini dans la norme ISO/IEC 24713-3:2009.

- 21.** Une fois ces modifications mises en œuvre, la PIM serait conforme aux normes biométriques existantes publiées par l'ISO et la CEI et présenterait un niveau de sécurité accru grâce à la signature numérique. Les dispositifs de contrôle utilisés pour lire la PIM pourraient être configurés pour lire les huit premiers bits des données afin de déterminer si le code-barres correspond à l'ancien format (modèle BioAPI), ou au modèle actualisé avec signature numérique, et pourraient interpréter les autres données en fonction de ces bits initiaux. Si un échange de clés cryptographiques a eu lieu entre le pays qui procède au contrôle et celui qui a délivré la pièce, on pourrait vérifier alors la signature numérique pour plus de sécurité mais, dans le cas contraire, on ne tiendrait pas compte de la signature numérique et la PIM présenterait le même niveau de sécurité qu'une PIM conforme au format code-barres actuel. Cela permettra d'incorporer à la norme ILO SID-0002 les modifications apportées au code-barres afin que les futures PIM soient plus conformes aux normes internationales existantes et offrent une sécurité accrue sans compromettre la validité ou la facilité d'utilisation des PIM actuelles.

Projet de décision

22. Le Conseil d'administration:

- a) *décide d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail, pour juin 2015 ou juin 2016, la question de la coopération internationale relative à la convention n° 185, en vue de l'examen et de l'adoption d'une résolution, voire d'une recommandation, comme indiqué aux paragraphes 18 et 19 ci-dessus;*
- b) *approuve les modifications, résumées au paragraphe 20 ci-dessus, apportées à la norme ILO SID-0002, Profil biométrique créé à partir des minuties digitales aux fins de l'établissement des pièces d'identité des gens de mer, étant entendu que les produits biométriques conformes à la norme telle qu'actuellement libellée seront considérés comme conformes à ladite norme pendant deux ans à compter de l'approbation des présentes modifications*¹⁹.

¹⁹ Formulation utilisée au moment de la dernière modification, par le Conseil d'administration, de la norme ILO SID-0002, afin de prolonger la validité des PIM existantes. Voir document GB.294/16/3.