Conférence internationale du Travail

Compte rendu provisoire

Quatre-vingt-onzième session, Genève, 2003

20

(Partie I)

Septième question à l'ordre du jour: Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer

(action normative, simple discussion en vue de l'adoption d'un protocole ou d'un autre instrument)

Rapport de la Commission des gens de mer

1. La Commission des gens de mer tient sa première réunion le 3 juin 2003. Elle est composée de 115 membres (54 membres gouvernementaux, 21 membres employeurs et 40 membres travailleurs). Pour établir l'égalité de votes (entre les trois groupes), il est alloué à chaque membre gouvernemental 140 voix, à chaque membre employeur 360 voix et à chaque membre travailleur 189 voix. La composition de la commission est modifiée plusieurs fois pendant la session et le nombre de voix allouées à chaque membre a été ajusté en conséquence [1].

[1] Les modifications sont les suivantes:

a) 4 juin: 134 membres (68 membres gouvernementaux avec 989 voix chacun, 23 membres employeurs avec 2 924 voix chacun et 43 membres travailleurs avec 1 564 voix chacun);

b) 5 juin: 125 membres (73 membres gouvernementaux avec 306 voix chacun, 18 membres employeurs avec 1 241 voix chacun et 34 membres travailleurs avec 657 voix chacun):

c) 6 juin: 119 membres (73 membres gouvernementaux avec 240 voix chacun, 16 membres employeurs avec 1 095 voix chacun et 30 membres travailleurs avec 584 voix chacun);

d) 7 juin: 120 membres (76 membres gouvernementaux avec 105 voix chacun, 14 membres employeurs avec 570 voix chacun et 30 membres travailleurs avec 266 voix chacun);

e) 9 juin: 121 membres (76 membres gouvernementaux avec 217 voix chacun, 14 membres employeurs avec 1 178 voix chacun et 31 membres travailleurs avec 532 voix chacun;

f) 10 juin: 116 membres (76 membres gouvernementaux avec 351 voix chacun, 13 membres employeurs avec 2 052 voix chacun et 27 membres travailleurs avec 988 voix chacun);

g) 11 juin: 117 membres (77 membres gouvernementaux avec 12 voix chacun, 12 membres employeurs avec 77 voix chacun et 28 membres travailleurs avec 33 voix chacun);

h) 12 juin: 106 membres (77 membres gouvernementaux avec 190 voix chacun, 10 membres employeurs avec 1 463 voix chacun et 19 membres travailleurs avec 770 voix chacun);

i) 13 juin: 96 membres (78 membres gouvernementaux avec 77 voix chacun, 7 membres employeurs avec 858 voix chacun et 11 membres travailleurs avec 546 voix chacun);

j) 16 juin: 89 membres (79 membres gouvernementaux avec 5 voix chacun, 5 membres employeurs avec 79 voix chacun et 5 membres travailleurs avec 79 voix chacun).

2. La commission élit le bureau suivant:

Président:	M. G.T. Smefjell (membre gouvernemental, Norvège)
Vice-présidents:	M. J.J. Cox (membre employeur, Etats-Unis)
	M. B. Orrell (membre travailleur, Royaume-Uni)
Rapporteur:	M[me] M. Martyn (membre gouvernemental, Royaume-Uni)

3. A sa cinquième séance, la commission constitue un groupe de travail chargé d'examiner l'annexe III et les 19 amendements proposés, et de lui faire rapport. Le groupe de travail est composé comme suit:

Président:	M. A. Mangion (membre gouvernemental, Malte)
Membres gouvernementaux:	M. M. Costa Cavalcante (Brésil)
	M. H.M. Abd El Halim (Egypte)
	M. Y.W. Jeon (République de Corée)
	M[me] N. Malhotra (Inde)
	M. B.M. Shinguadja (Namibie)
	M. M. Williams (Royaume-Uni)
	M. J.J. Zok (Etats-Unis)
Membres employeurs:	M. D. Lindemann (Allemagne)
	M. J.J. Cox (Etats-Unis)
	M. S. Bennett (Fédération internationale des armateurs)
Membres travailleurs:	M. A.Y. Serang (Inde)
	M[me] E. Lynch (Irlande)

4. A sa huitième séance, la commission nomme les membres d'un comité de rédaction qui sont: M. T. Springett (membre employeur, Royaume-Uni), M. J. Vigne (membre travailleur, Suisse), M. J. Zok (membre gouvernemental, Etats-Unis), le rapporteur du comité étant M[me] M. Martyn (membre gouvernemental, Royaume-Uni).

5. A ses 14[e] et 15[e] séances, la commission crée deux groupes de travail chargés respectivement d'examiner l'article 6 et les 16 amendements s'y rapportant, l'article 7 et les 27 amendements y afférents, ainsi que plusieurs paragraphes d'autres articles portant sur la biométrie. Les groupes de travail sont composés comme suit:

Groupe de travail sur l'article 6:

Président:	M[me] B. Sølling Olsen (membre gouvernemental, Danemark)

Membres gouvernementaux du: Canada, Japon, Etats-Unis

Membres employeurs:	M. E. Nuesch (Suisse)
	M. P. Sprangers (Suède)
Membres travailleurs:	M. E. Sarton (Pays-Bas)
	M^me^ J. Smith (Norvège)
	M. A. Trelendis (Grèce)

Groupe de travail sur l'article 7:

Président:	M. G. Boumpopoulos (membre gouvernemental, Grèce)
Membres gouvernementaux:	M^me^ B. Sølling Olsen (Danemark)
	M. W. Bannasch (Allemagne)
	M^me^ N. Malhotra (Inde)
	M. P. Sammuri (Italie)
	M. K. Arakaki (Japon)
	M. Y. Jeon (République de Corée)
	M. H. Storhaug (Norvège)
	M^me^ I. Van Gasteren (Pays-Bas)
	M^me^ C. Leitão Correia (Portugal)
	M^me^ M. Martyn (Royaume-Uni)
	M^me^ K. Dale (Etats-Unis)
Membres employeurs:	M. T. Westra (Pays-Bas)
	M. S. Bennett (Fédération internationale des armateurs)
	M. J.J. Cox (Etats-Unis)
Membres travailleurs:	M. B. Orrell (Royaume-Uni)
	M. J. Whitlow (Fédération internationale des ouvriers du transport)
	M. D. Heindel (Etats-Unis)

6. La commission est saisie des rapports VII (1), VII (2A) et VII (2B), intitulés *Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer*, qui ont été préparés par le Bureau. Le texte de la convention et de ses annexes, qui est proposé dans le rapport VII (2B), tient compte des points de vue exprimés pendant le processus de consultation qui a débuté fin 2001 ainsi que des réponses au questionnaire adressé par le Bureau.

7. La commission tient 20 séances.

Introduction

8. Le président ouvre le débat en remerciant la commission de la confiance qu'elle lui témoigne. A la suite des événements du 11 septembre 2001, tous ont reconnu la nécessité de garantir une sécurité totale dans le secteur maritime. Pourtant, il est également évident que celui-ci a besoin de fonctionner efficacement et que les gens de mer doivent pouvoir rejoindre leur navire, exercer leur métier, se rendre à terre et retourner dans leur pays sans trop de difficulté, et que toutes ces questions sont préoccupantes. Il faut rapidement améliorer le système d'identification des gens de mer pour résoudre ces problèmes interdépendants. Au cours des débats sur l'amélioration des mesures de sécurité pour l'industrie maritime qui ont eu lieu à l'Organisation maritime internationale (OMI), il a été convenu que l'OIT était l'organe approprié pour traiter la question de l'identification des gens de mer. A sa 283e session en mars 2002, le Conseil d'administration du BIT a inscrit ce point à l'ordre du jour de la session de la Conférence internationale du Travail, dans le but de tenir une discussion simple. Le président évoque l'histoire de la convention de 1958 sur l'identité des gens de mer (convention n° 108), sa large acceptation et les principes fondamentaux qui ont été repris dans la Convention de 1965 sur la facilitation du trafic maritime de l'OMI (Convention FAL). Toutefois, il fait observer que, dans la pratique, les autorités chargées de l'immigration ne sont jamais sûres qu'une pièce d'identité de marin est véritable ou contrefaite, ou que l'Etat en question a ratifié la convention pertinente. Il faut que les gens de mer soient en possession d'une pièce d'identité crédible internationalement reconnue. En l'absence d'un tel document, chaque Etat imposera des mesures unilatérales selon la manière dont il perçoit les problèmes en matière de sécurité nationale, accroissant ainsi le risque d'une multitude de prescriptions nouvelles, évolutives et coûteuses. Etant donné le caractère planétaire de l'industrie maritime internationale, l'importance des échanges commerciaux internationaux et de leur facilitation, la globalisation du marché pour les gens de mer et le fait que les navires constituent l'un des maillons de la chaîne de transport multimodal, il est évident qu'une solution globale et une pièce d'identité sûre acceptée au plan international sont dans l'intérêt de tous et certainement dans celui de la communauté maritime internationale.

Débat général

9. La représentante du Secrétaire général présente le rapport du Bureau et fait remarquer que la partie principale du projet de convention comporte essentiellement deux ensembles de dispositions: les unes destinées à améliorer la sécurité de l'identification des gens de mer et les autres à leur accorder des facilités. Les deux questions sont particulièrement intéressantes et difficiles à traiter. Il n'appartient normalement ni au Bureau international du Travail de traiter des aspects de sécurité ni à la plupart des ministères nationaux qui sont chargés habituellement des normes internationales du travail. La convention n° 108 concerne essentiellement le document proprement dit tandis que la révision proposée aborde des aspects de sécurité liés aux mécanismes fondamentaux de délivrance et de vérification. En outre, le nouvel instrument doit pouvoir s'adapter à un environnement technologique en rapide évolution. Il faut que les conclusions sur des questions de principe qui resteront valables pendant des décennies soient mentionnées dans le corps de l'instrument, alors que les détails techniques figureront dans les annexes qui pourront être mises à jour par une procédure de modification simplifiée. Bien que les spécifications évolueront parallèlement à la technologie, elles doivent répondre à de nombreux impératifs: interopérabilité internationale, protection du codage et du décodage des informations, et sauvegarde des données pour qu'elles ne soient pas altérées par des

personnes non autorisées. Les dispositions concernant les aspects de facilitation correspondent à celles de l'actuelle convention n° 108, concernant par exemple l'autorisation pour les gens de mer détenant des pièces d'identité valables de descendre à terre et la possibilité qu'ils exercent leur métier. Ce qui est nouveau et sera le plus ardu sera de les faire accepter aux Etats Membres qui n'ont pas ratifié cette convention. Le projet d'instrument est donc proposé sous la forme d'une convention révisée et non d'un protocole portant modification de la convention n° 108, comme l'a envisagé le Conseil d'administration. Cette décision reflète la majorité des points de vue qui ont été exprimés pendant le processus de consultation. L'élaboration d'un système d'identification fiable exigera une coopération technique appropriée pour que le succès soit total. La représentante du Secrétaire général assure la commission que le Bureau lui apportera un soutien sans faille pour l'aider à traiter les questions difficiles dont elle est saisie.

10. Le vice-président employeur dit que les mesures de facilitation des mouvements des gens de mer sont au premier plan des préoccupations des armateurs. Il faut notamment souligner deux points: d'abord, pour que l'industrie maritime dont l'activité porte sur le transport de marchandises dans le monde entier fonctionne efficacement, les gens de mer doivent être en mesure de rejoindre, ou de quitter un navire dans n'importe quelle partie du monde et de rentrer dans leur pays. En second lieu, vu l'accélération des opérations et le raccourcissement du temps d'immobilisation des navires dans les ports, l'autorisation de descendre à terre est de plus en plus importante pour les marins qui passent de longues périodes en mer. L'orateur rappelle la décision unanime prise par les gouvernements membres à l'OMI de demander à l'OIT d'aborder la question du renforcement de la fiabilité des pièces d'identité des gens de mer en prenant en compte leurs déplacements. Il approuve pleinement la demande de coopération technique du Bureau et il est convaincu que, dans cet esprit, il sera possible de parvenir à un consensus.

11. Le vice-président travailleur est d'avis que, dans la mesure où ils représentent les uns comme les autres des spécialistes cherchant à accomplir leur travail de façon professionnelle, les groupes employeur et travailleur ont plus de points d'accord que de divergences. En revanche, il pressent des désaccords importants avec les gouvernements et prie instamment le groupe de garder à l'esprit que le projet de convention a été établi sur la base de la majorité des opinions exprimées dans les réponses au questionnaire. Il est toutefois confiant que les membres de la commission parviendront en dernier recours au consensus nécessaire d'ici la fin de la Conférence. Le fait que l'OIT ait été en mesure de répondre si rapidement et avec autant de souplesse à cette question urgente est tout à son honneur. Dans le communiqué du Sommet du G8 de 2002, tenu à Kananaskis (Canada), les chefs d'Etat sont convenus d'œuvrer pour que l'on parvienne d'ici octobre 2002 à un accord sur des normes minimales de délivrance de pièces d'identité des voyageurs et des gens de mer, aux fins d'adoption par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), et d'ici juin 2003 à un accord sur des normes minimales de délivrance de pièces d'identité des gens de mer, aux fins d'adoption par l'OIT. Le récent Sommet du G8 à Evian a abordé également la question de nouvelles normes minimales de délivrance de pièces d'identité des gens de mer. Les négociations de la commission ont donc un caractère très politique. Son groupe attend avec impatience de pouvoir participer à ces négociations, sans doute difficiles, et espère qu'il en est de même pour tous les autres groupes, car l'accord qui en émanera sera certainement lourd de conséquences sur l'exercice du métier de marin. Une discussion générale peut aider à faire converger les points de vue de la commission sur les sujets en question, en particulier en ce qui concerne le statut à attribuer à la nouvelle pièce d'identité des gens de mer et son lien avec les passeports et autres instruments internationaux. Certains points appellent des éclaircissements. Les ministres de la Justice et de l'Intérieur qui ont participé à la réunion préalable du G8 à Paris le 5 mai 2003 ont examiné l'évolution des techniques biométriques et leur application aux procédures et aux documents de voyage, et espèrent vivement qu'un cadre commun et des

normes seront élaborés par les institutions internationales compétentes, en particulier l'OACI. Ils ont rappelé une déclaration définissant trois principes directeurs: l'universalité, qui permet d'assurer une interopérabilité technique parfaite, l'urgence de la mise en place des techniques et la fiabilité. La presse aurait indiqué que le ministre de l'Intérieur du Royaume-Uni a encouragé fortement l'adoption d'un accord qui, d'ici 2006, permettrait d'incorporer dans les passeports une puce électronique contenant les caractéristiques de l'iris et une empreinte digitale. Le groupe travailleur souhaite savoir en quoi cela concerne la nouvelle pièce d'identité des gens de mer. Les membres de la commission sont tous conscients des problèmes que les gens de mer rencontrent du fait que les Etats-Unis refusent de leur accorder la permission de descendre à terre dans leurs ports et exigent maintenant un visa individuel comme condition préalable à l'emploi. Les obstacles que rencontrent certaines personnes ou certains ressortissants entraînent chômage et difficultés. L'orateur demande au membre gouvernemental des Etats-Unis de préciser le nombre d'identificateurs ou de modèles biométriques que son gouvernement estime nécessaires, quelle est la situation actuelle concernant la proposition de supprimer le visa collectif d'équipage, et si l'objectif est d'exiger des gens de mer qu'ils présentent, pour pouvoir descendre à terre, un visa individuel qui, à terme, inclura des identificateurs ou des modèles biométriques. Il demande également des éclaircissements sur le système biométrique préféré actuellement par le gouvernement américain, si une décision finale a été prise, s'il existe une norme internationale agréée et, le cas échéant, s'il y a un lien entre la pièce d'identité des gens de mer et les programmes US-VISIT et NSEERS que les Etats-Unis ont annoncés dernièrement. De plus, son groupe souhaite être assuré que ses travaux contribueront à atténuer les problèmes que rencontrent actuellement les gens de mer se rendant aux Etats-Unis. Le groupe travailleur demande ensuite des éclaircissements à la Communauté européenne sur les incidences qu'aurait le nouveau règlement applicable aux Etats Schengen relatif à «la délivrance de visas aux frontières, y compris aux marins en transit» sur les congés à terre. La Commission européenne a publié récemment une proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur la sécurité des navires et des installations portuaires. Si cette proposition vise à faire appliquer les nouvelles dispositions de l'OMI sur la sûreté des navires et des installations portuaires, elle précise également que la commission va œuvrer sur le plan législatif pour soutenir, en consultation avec les Etats Membres, les travaux de l'OIT portant sur l'amélioration de l'identification des gens de mer. Le cas échéant, la Commission européenne lancera une initiative législative en tenant compte du texte que l'OIT prévoit d'adopter. Le groupe travailleur souhaite donc savoir ce que la Commission européenne entend par prescriptions minimales garantissant que les gens de mer soient autorisés à descendre à terre, et s'il existe un lien entre la pièce d'identité des gens de mer et un visa quel qu'il soit. Enfin, puisque l'OMI a pris la responsabilité de revoir tout accord qui résulterait du processus de l'OIT et de prendre les mesures qu'elle jugera appropriées, le groupe travailleur souhaite que les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et des Etats-Unis l'assurent qu'ils ne vont pas chercher à invalider le processus au cas où ses conclusions ne leur conviendraient pas. La communauté internationale a beaucoup insisté ces dernières années sur la nécessité d'instaurer une coopération efficace entre les institutions de l'Organisation des Nations Unies et d'éviter les chevauchements d'activités. Les fondements du droit international seraient menacés si l'une des institutions s'arrogeait les compétences d'une autre et imposait des obligations contraires à l'esprit des traités. Le groupe travailleur est réticent quant à l'incorporation d'identificateurs ou de modèles biométriques dans la pièce d'identité des gens de mer. Une telle mesure devrait répondre à un but précis et ne pas conduire à reproduire inutilement des renseignements déjà contenus dans d'autres documents de voyage. L'orateur demande où en est l'adoption d'un cadre et d'une norme universels. Si la nouvelle pièce d'identité des gens de mer doit contenir des données biométriques, il conviendra de décider des normes auxquelles elle devra répondre. Cette question ne peut être laissée à la seule décision de l'OACI ou de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Si aucune norme commune n'est adoptée, il faudra

envisager la possibilité de finaliser lors d'une prochaine réunion la nouvelle convention, de sorte que la Conférence internationale du Travail, agissant sur les avis d'un organisme maritime dûment constitué, puisse décider d'incorporer à l'annexe de la convention un amendement ayant trait aux données biométriques, s'inspirant d'une norme internationalement acceptée. Pour conclure, le vice-président travailleur résume les principes qui doivent guider la commission dans ses travaux. D'abord, le nouvel instrument doit respecter les principes du droit international et les autres instruments internationaux; dans ce contexte, la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'OMI, les amendements à la Convention SOLAS récemment adoptés et le code ISPS s'y rapportant, sont particulièrement importants. Ensuite, aucune disposition ne doit être appliquée ou interprétée d'une manière qui soit incompatible avec les libertés et les droits fondamentaux des gens de mer. Il faut tenir dûment compte de la Résolution A/RES/57/219 sur la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste de l'Assemblée générale des Nations Unies. Les Etats doivent faire en sorte que toutes les mesures prises pour combattre le terrorisme soient conformes à leurs obligations au regard du droit international, en particulier en respectant les droits de l'homme internationalement reconnus, le droit des réfugiés et le droit humanitaire. Ensuite, les conclusions de la commission ne doivent pas conduire à une discrimination vis-à-vis des gens de mer ou à un traitement moins favorable de certaines catégories, en particulier celles qui sont affectées aux transports. Enfin, la pièce qui en résultera ne doit pas être considérée comme une «carte à mémoire» et ne doit pas incorporer une puce ou une bande magnétique contenant des données confidentielles. Il s'agit d'un débat concernant des êtres humains et leur capacité à exercer leur métier et à en vivre, tout en bénéficiant des droits de l'homme et des privilèges fondamentaux que d'autres considèrent à juste titre, mais de façon systématique, comme acquis. Il ne faut pas rendre le métier de marin encore moins attractif et par conséquent aggraver les problèmes que de nombreux pays rencontrent pour recruter et garder les nouveaux venus dans le secteur. Le commerce international et l'économie mondiale ont besoin d'un nombre suffisant de marins formés et qualifiés et tous les pays doivent avoir une base de compétences dans le domaine maritime.

12. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni se félicite de pouvoir examiner à nouveau la pièce d'identité des gens de mer (PIM). Le but de cette activité importante est de produire un document facilitant les mouvements des marins dans un monde où les questions de sécurité sont désormais de la plus grande importance; elle devrait également permettre de rétablir une confiance comparable à celle dont jouissait auparavant la PIM délivrée conformément à la convention n° 108. L'idéal serait que cette pièce serve à la fois de document de voyage et de document d'identité des gens de mer. Dans un cas comme dans l'autre, l'inclusion de données biométriques sera essentielle au succès de la nouvelle PIM. Il serait souhaitable que les données biométriques retenues soient les mêmes que celles adoptées par l'OACI. Au Royaume-Uni, aucune décision n'a encore été prise quant au type et à la forme des données biométriques qui figureront dans les passeports. Toutefois, il est essentiel qu'un Etat Membre conserve toujours le droit, dans des circonstances exceptionnelles, de refuser l'entrée sur son territoire. La PIM devra être délivrée par l'Etat dont le marin est ressortissant et non par l'Etat du pavillon. L'orateur reconnaît l'importance de procédures strictes en matière de délivrance des PIM, cependant il émet certaines réserves au sujet des prescriptions de l'annexe III. Le gouvernement du Royaume-Uni attache une importance considérable à cette activité, et appuie fermement la proposition visant à la confier à l'OIT. L'orateur est certain que la commission obtiendra des résultats satisfaisants.

13. Le membre gouvernemental des Etats-Unis fait remarquer qu'en février 2002, lors de la réunion intersessions du groupe de travail sur la sûreté maritime du Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI, tous les gouvernements sont convenus de la nécessité d'une PIM vérifiable et de l'opportunité de confier à l'OIT le soin de mettre au point ce

document. En décembre 2002, à la Conférence diplomatique de l'OMI, tous les gouvernements ont adopté la résolution n° 8 qui invite les Etats par l'intermédiaire de leur délégation tripartite à participer à la Conférence internationale du Travail (CIT) et à envisager favorablement de ratifier, d'accepter, d'approuver ou d'adhérer au nouvel instrument le plus rapidement possible, une fois qu'il aura été adopté. Le gouvernement des Etats-Unis se félicite de la collaboration et de l'assistance offertes par l'OACI et reste convaincu que l'unité des objectifs et l'engagement commun conduiront à l'adoption d'un instrument permettant une identification sûre et vérifiable. Le gouvernement des Etats-Unis présentera des amendements au projet d'instrument et à ses annexes dans le but de répondre aux préoccupations des délégués et d'éclaircir de nombreux points pour que la rédaction des normes progresse avec assurance. Si le visa collectif d'équipage est supprimé, il faudra introduire des dispositions visant à faciliter le processus de demande de visa des marins et prévoyant éventuellement une formation spéciale dans les consulats ainsi que l'acceptation de demandes adressées à des consulats ne se trouvant pas dans le pays dont le marin est ressortissant. S'agissant des frais pour les visas individuels, l'orateur précise que, si un Etat en perçoit de la part de marins ressortissants des Etats-Unis, son pays en percevra également et ces frais seront calculés sur la base du tarif demandé à l'étranger. Concernant la permission de descendre à terre, un nouveau régime de sécurité a été adopté grâce au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et les Etats Membres sont convenus de renforcer les mesures de sécurité dans les ports et à bord des navires; ces mesures ont fait l'objet de lois dans nombre de pays. Il ne s'agit pas simplement de contrôler les frontières mais plutôt de réglementer l'accès aux zones sensibles dans les ports et à bord des navires. La nouvelle PIM devra être conforme aux dispositions du nouveau régime de sécurité maritime mondiale qui entrera en vigueur en 2004. Le programme NSEERS est mis progressivement en place et l'initiative US-VISIT, portant sur la gestion des frontières, a été lancée. Plusieurs membres de la délégation de l'orateur s'en occupent et sont conscients qu'ils doivent être menés en parallèle.

14. Le membre gouvernemental du Canada déclare que son pays approuve l'intention et les principes de la révision de la convention qui devra permettre de renforcer la fiabilité des PIM. La tâche sera complexe car elle porte à la fois sur le contenu de la PIM, sa qualité ou ses caractéristiques physiques, la création d'une base de données, l'échange d'informations et le recours à des données biométriques. Le Canada a ratifié la convention n° 108 et espère pouvoir délivrer bientôt une PIM reconnue dotée de tous les éléments nécessaires à cette fin. La nouvelle PIM devra permettre aux marins d'exercer leur métier dans un environnement sûr qui respecte leurs droits au travail. Par ailleurs, le processus de délivrance devra être sûr, fiable et garantir la production d'un document de qualité constante. Même si la PIM devait inclure certains éléments de sécurité propres aux passeports, au Canada seule la PIM ne sera pas considérée comme un document de voyage acceptable. En dehors des permissions de descendre à terre demandées lors d'escales dans un port, les Etats devraient être en droit d'exiger un visa des personnes qui souhaitent entrer sur leur territoire ou y transiter en utilisant une PIM, tout comme ils devraient être en droit de demander et de vérifier d'autres documents, notamment les passeports, pour avoir confirmation de l'identité et de la bonne foi du marin. Les prescriptions minimales obligatoires relatives à la délivrance de documents de l'annexe III doivent figurer dans le corps de la convention et être complétées par des pratiques ou des principes directeurs figurant dans une recommandation, qui fera l'objet de procédures d'adoption et d'amendement distinctes. L'orateur dit que le gouvernement du Canada approuve l'usage du passeport national accompagné d'une PIM fiable et sûre de façon à confirmer l'identité du titulaire et sa qualité de marin.

15. Le membre gouvernemental des Pays-Bas estime que le plus difficile pour la commission sera de trouver un juste milieu entre une facilitation des mouvements des marins, un

renforcement de la sûreté et une ratification par tous les pays. Le projet de texte constitue une bonne base de travail. Les Pays-Bas n'ont pas ratifié la convention n° 108 car leur législation ne reconnaît pas la PIM comme un document de voyage valable pour pénétrer sur leur territoire, sauf pour de courts congés à terre. Il y a trois grandes idées dans le projet de texte: d'abord les autorités d'un pays doivent avoir le droit de refuser la PIM, d'en limiter la validité ou de la retirer pour des motifs qui, au regard de la législation nationale, peuvent être invoqués pour refuser, limiter ou retirer un passeport ou un document d'identité national; ensuite, il ne faudrait pas traiter la question délicate de la biométrie dans une annexe technique mais l'inclure dans le corps du texte; enfin, le statut limité de la PIM qui doit être précisé explicitement; il ne s'agit ni d'un passeport ni d'un document de voyage. L'Etat doit conserver le droit d'interdire au titulaire d'entrer ou de séjourner sur son territoire ou d'avoir accès à certaines zones.

16. Le membre gouvernemental des Bahamas souhaite une convention susceptible d'être largement ratifiée et une pièce d'identité qui permette aux marins de se déplacer librement, tout en assurant les pays de la bonne foi des marins et du fait qu'ils ne constituent pas une menace pour la sécurité. Le fait que les marins n'aient été jusqu'à présent que des victimes des attaques terroristes parle en faveur du maximum de liberté possible. Lorsque le nouveau code ISPS entrera en vigueur, l'éventualité qu'un navire soit mêlé à une attaque terroriste sera encore plus faible. Les séjours des gens de mer dans les ports sont très courts et il serait inutile de rendre les autorisations de descendre à terre encore plus difficile à obtenir. La difficulté de notre tâche est de trouver un compromis avec les pays mais aussi avec les différents ministères des gouvernements. La nouvelle convention accordera aux marins le droit de quitter le bord pour de courtes périodes, rendant ainsi leurs conditions de vie plus supportables.

17. Le membre gouvernemental de la Grèce souhaite une nouvelle convention qui soit adoptée à l'unanimité de tous les mandants. Le nouvel instrument devra comporter plusieurs idées: sûreté, facilitation, économie, transparence, protection de données personnelles conformément aux législations nationales et à celle de l'Union européenne, compatibilité entre le modèle de document reconnu au plan international et l'équipement servant à vérifier les documents de voyage habituels. S'il est trop tôt pour se mettre d'accord sur des points précis, il est toutefois évident que les marins ne sauraient être considérés comme des terroristes potentiels mais comme des victimes possibles d'actes terroristes ayant besoin de protection.

18. Le membre gouvernemental de l'Australie fait remarquer que les problèmes de gestion des frontières n'ont jamais été aussi aigus et les conséquences des erreurs jamais aussi graves. Dans le nouvel environnement de sécurité renforcée, les attentes des autorités chargées du contrôle des frontières et du secteur maritime n'ont jamais atteint un tel niveau. Pour améliorer la sécurité aux frontières, les Etats ont réagi en adoptant des textes législatifs qui exigent au préalable des informations sur les passagers et les équipages ainsi que des renseignements biométriques, renforcent les conditions d'octroi des visas et accordent une importance plus grande à la question de l'identité. L'Australie reconnaît qu'il faut un meilleur système d'identification des gens de mer mais se demande si la pièce d'identité qui est proposée, et qui sera élaborée dans le cadre de la nouvelle convention, est le bon moyen d'y parvenir. La première forme d'identité d'un marin faisant état de son nom et prénom et du pays dont il est ressortissant doit être le passeport national. Les procédures de demande de passeport, y compris les contrôles de sécurité et d'identité, deviennent de plus en plus sûres et cohérentes dans tous les pays. Toutefois, il se peut que les documents de base à présenter pour obtenir une pièce d'identité des gens de mer ne soient pas du même niveau que ceux nécessaires à la délivrance d'un passeport. Les administrations maritimes doivent consacrer leurs efforts et leurs ressources à améliorer les systèmes de qualification dans le milieu maritime et à réduire l'ampleur de la certification frauduleuse. La pièce

d'identité proposée destinée à prouver l'identité d'un marin n'est rien d'autre qu'un doublon coûteux, moins fiable et inutile du passeport. L'Australie a mis en place de nouveaux instruments législatifs exigeant que tous les gens de mer qui se rendent sur son territoire présentent un passeport ainsi qu'un autre document prouvant le lien entre le marin et le navire à bord duquel il est employé. La PIM proposée ne satisfera à aucune de ces exigences. La nouvelle carte devra servir à établir un lien entre les marins et le navire sur lequel ils travaillent, sinon elle n'aura que peu de valeur.

19. Le membre gouvernemental du Portugal signale qu'il est difficile pour les autorités de contrôler un marin aux seules fins d'un congé à terre ou d'un transit, étant donné que l'actuelle carte d'identité n'offre aucune garantie de la nationalité du détenteur ni de l'authenticité du document. Ces cartes sont habituellement de mauvaise qualité comparée à celle des passeports et ne comportent que quelques renseignements pouvant contribuer à la sécurité. En outre, il en existe de toutes les formes et de toutes les couleurs et chacune contient des informations différentes. Parfois, elles font même référence à la convention n° 108 alors que l'Etat ayant délivré la pièce d'identité n'en est pas partie. Certains pays parties à cette même convention ne reconnaissent pas les cartes d'identité des gens de mer délivrées conformément à l'instrument. Les facilités offertes sur présentation de la carte d'identité ne sont pas les mêmes dans tous les Etats puisque certains demandent un visa et d'autres n'en exigent pas. Il faut une pièce d'identité plus fiable pour les marins professionnels non seulement du point de vue des autorités mais également pour leur faciliter la vie. L'orateur demande des éclaircissements sur plusieurs points: le document faisant l'objet du débat est-il un document de voyage distinct qui fait aussi office de document d'identification? A qui sera-t-il délivré? Quel en est l'objet? Qui le délivrera? Qui vérifiera les conditions d'octroi? Qui mettra en place la base de données nécessaire? Comment faciliter les procédures d'obtention d'un visa pour les marins et qu'en est-il du retour dans le pays? La révision de la convention est de la plus haute importance concernant les questions de sécurité et de facilitation et permet aussi de répondre aux préoccupations de l'OMI concernant l'amélioration de la sécurité dans les installations portuaires et à bord des navires.

20. Pour le membre gouvernemental du Liban, la sécurité est importante mais il ne faut pas aller trop loin en ce qui concerne l'amélioration de l'identification des marins et la facilitation de leurs conditions de travail. Pour des raisons de sécurité, l'entrée d'un ressortissant étranger sur le territoire d'un Etat souverain doit relever de la législation nationale sur l'immigration. Les personnes n'ayant pas de pièce d'identité en règle doivent faire l'objet d'autres réglementations ou de dispositions spécifiques. Descendre à terre est un privilège et il ne doit être accordé que si les exigences en matière de sécurité sont satisfaites. Il faut aussi examiner la question de la confidentialité des informations figurant sur les pièces d'identité. Si toutes ces questions sont prises en compte, la commission parviendra à élaborer un instrument souple traitant de tous les aspects du travail du marin.

21. Le membre gouvernemental de la Suède est favorable à l'idée d'un seul document pour l'identification et les déplacements des gens de mer et propose deux solutions: le marin sera détenteur d'un passeport muni d'un code biométrique approuvé (par exemple reconnaissance des empreintes digitales et/ou des yeux, ou tout autre moyen d'identification convenu). Ce passeport contiendra un visa de marin accepté au plan international qui donnera au détenteur le droit de franchir les frontières en cas d'engagement ou de cessation d'activité, de rester en transit et de descendre à terre. Pour améliorer l'aspect sécuritaire, on pourrait limiter la durée de validité de la carte d'identité des gens de mer en imposant que, pour être valable, celle-ci soit accompagnée d'un document délivré par l'armateur qui précise la période couverte. La seconde solution consiste à délivrer un passeport de gens de mer exclusivement aux marins professionnels, ou dans des circonstances spéciales à d'autres gens de mer. Pour renouveler ce passeport,

le marin doit prouver, documents à l'appui, qu'il ou elle travaille effectivement. Cette procédure est conforme à la procédure de renouvellement des brevets d'aptitude de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'amendée en 1995 (Convention STCW). Le passeport des gens de mer doit être un document de voyage et d'identité reconnu au plan international et muni d'un code biométrique approuvé. Le secteur maritime a besoin d'une solution pour ces travailleurs autre que celle utilisée pour la même catégorie professionnelle par le secteur du transport aérien. La première solution offre l'avantage d'éviter la multiplication des titres de voyage et donc de réduire les coûts, la seconde celui d'aplanir les problèmes qui pourront se poser avec des résidents permanents non-ressortissants. Le gouvernement suédois est plus favorable à un passeport comportant un visa spécial pour gens de mer mais il peut accepter la solution prévoyant un passeport.

22. Le membre gouvernemental de la Namibie souhaite une norme qui ne multiplie pas les problèmes pour les gens de mer et les Etats Membres, notamment les pays en développement. La carte d'identité des gens de mer doit faciliter les congés à terre, le transit et permettre d'avoir accès à des soins médicaux. Elle ne doit pas remplacer le passeport. Le modèle contenant les renseignements biométriques est acceptable mais il faut aborder la question des coûts et du matériel disponible. La Namibie souscrit aux principes généraux énoncés dans la proposition de convention sous réserve qu'ils soient peaufinés pour éliminer toute imprécision concernant la ratification et l'application par les Etats Membres.

23. Le membre gouvernemental de la Norvège fait remarquer que les travaux réalisés par le Bureau reflètent dans une large mesure les débats qui ont eu lieu pendant les réunions de consultation de l'OIT sur l'identification des gens de mer, avant la Conférence. Les événements du 11 septembre 2001 ont profondément choqué la Norvège. Sa principale préoccupation est donc de renforcer les conditions d'identification des gens de mer, ce qui est à la fois dans l'intérêt du navire et dans celui du marin. La Norvège est d'accord pour recourir aux technologies les plus récentes, notamment la biométrie, et estime qu'il est également important que les marins puissent se déplacer en leur qualité de travailleur. Il faut donc conserver les dispositions de l'article 6 de la convention n° 108, c'est-à-dire l'octroi de facilités comme l'autorisation de descendre à terre. La Norvège qui est également préoccupée par les questions de confidentialité et de protection des données est donc favorable à la création d'une base de données dans les pays sous réserve d'inclure dans la nouvelle convention les garanties nécessaires pour empêcher d'éventuelles fraudes. Elle est également favorable aux procédures d'évaluation et de contrôle de la qualité proposées étant donné qu'elles devront favoriser la transparence et garantir la crédibilité. En principe, la Norvège approuve l'établissement d'une «liste blanche» qui pourra être élaborée soit par un groupe d'experts, soit par des institutions indépendantes. Dans le premier cas, on pourrait faire fond sur les enseignements tirés du processus d'élaboration de la Convention STCW. La Norvège n'a pas encore adopté de position définitive sur la question de savoir si la carte d'identité des gens de mer doit être un titre de voyage à part entière ou simplement une pièce d'identité. Au plan de la crédibilité, il importe de garantir la sécurité du processus de délivrance des pièces d'identité. Les Etats qui auront ratifié l'instrument devront avoir confiance dans les systèmes et les procédures qu'ils appliqueront les uns et les autres alors que les gens de mer devront connaître les éléments qui sont pris en compte lors du traitement de leur demande de carte. Le marin doit avoir le droit de faire appel d'une décision, qu'elle soit en sa faveur ou non. Il faut en outre aborder la question du lien entre le nouvel instrument et la convention maritime consolidée, notamment en ce qui concerne la procédure de modification simplifiée.

24. Le membre gouvernemental de l'Algérie déclare que son pays s'engage à respecter les objectifs du nouveau texte, à savoir le renforcement de la sécurité maritime, concernant en

particulier l'identification des marins. Le coût de la technologie utilisée pour les données biométriques et le statut juridique de la pièce d'identité par rapport à un document de voyage officiel tel un passeport sont des points qui méritent d'être approfondis.

25. Le membre gouvernemental du Cameroun affirme qu'il est nécessaire de déterminer qui peut être qualifié de «marin». Il faut également préciser le statut juridique du document et la différence existant entre cette carte d'identité et un passeport. Le nouvel instrument doit viser d'abord à rendre les documents d'identité et les procédures liées à leur délivrance plus fiables et, ensuite, à préserver les obligations à respecter vis-à-vis des gens de mer. Le Cameroun souscrit aux modifications proposées dans le nouvel instrument, particulièrement l'élaboration d'un modèle de PIM reconnu internationalement, l'harmonisation des procédures pour leur délivrance et la vérification des documents. En tant que coordonnateur du groupe africain, il s'inquiète des coûts pour les pays en développement liés à la technologie proposée. Il faudra réfléchir aux moyens de financement.

26. Le membre gouvernemental de l'Egypte souligne qu'il ne faut pas porter atteinte aux droits des gens de mer et fait siennes les observations formulées par le membre gouvernemental du Cameroun à ce sujet. Le gouvernement égyptien assure la collaboration entre armateurs et marins afin de protéger les intérêts de tous. Les Etats devront faire une distinction entre un passeport et une PIM. Depuis 1958, l'Egypte délivre des passeports aux gens de mer dans lesquels figurent 80 pour cent des éléments décrits dans le projet de texte de la nouvelle convention. Le nouvel instrument devra tenir compte à la fois de considérations relatives à la sécurité et aux droits de l'homme. Dans certains ports, les marins font face à des problèmes immenses depuis les événements du 11 septembre. Le nouvel instrument devra faciliter les permissions à terre, être d'une application aisée et peu coûteux pour les gens de mer. En ce qui concerne la biométrie, le débat devra tenir compte du respect de la vie privée des marins et du coût d'une formation à l'utilisation des nouveaux équipements. La convention devra attirer une ratification généralisée en peu de temps.

27. Le membre gouvernemental du Danemark déclare que son gouvernement a ratifié la convention n° 108 et qu'il est essentiel d'élaborer un nouvel instrument qui reçoive un appui généralisé et soit un compromis entre de nombreux intérêts précis. Ce compromis devra tenir compte des droits des marins à se rendre à terre et à se transférer sur un autre un navire, la protection des données personnelles et les exigences des Etats en matière de protection de leurs frontières.

28. Le membre gouvernemental de Malte déclare que l'objectif premier de la commission doit être d'élaborer un instrument d'acceptation universelle, tout en tenant compte des innovations technologiques requises. Les membres de la commission disposent des connaissances nécessaires pour produire un document porteur de sûreté et d'un travail de qualité.

29. Le membre gouvernemental de la République de Corée note que le projet de convention introduit un nouvel élément de sûreté maritime dans la PIM. Il répète qu'il importe de mettre sur un pied d'égalité la sûreté maritime et la facilitation des mouvements des gens de mer. Il faut qu'il y ait équilibre et harmonie entre la sûreté et les droits des marins. Dans la convention n° 108, l'Etat a le droit de délivrer des documents aux marins étrangers. Toutefois, son gouvernement, après un débat national, est convenu, en vue d'améliorer la sûreté maritime, que les Etats ne doivent délivrer les documents en question qu'à leurs propres ressortissants puisqu'ils sont les mieux placés pour confirmer l'identité de leurs marins. Son pays ne s'oppose pas à l'inclusion de données biométriques dans la PIM; elles figurent déjà dans les nouveaux passeports de son pays. Il importe toutefois de ne pas réserver aux marins un traitement moins favorable qu'aux autres voyageurs internationaux.

Les propositions visant à éliminer la prescription de l'article 5 de la convention n° 108 concernant le retour des gens de mer dans leur pays appellent un débat ultérieur. L'idée d'une dérogation à l'obligation de visa lors d'une permission à terre mérite d'être retenue. Toutefois, pour un visa, il convient de réduire à un minimum les formalités et les éléments de sûreté figurant dans le projet de convention devraient être suffisants. Les prescriptions minimales pour la base de données et les systèmes de contrôle de la qualité envisagés dans le projet de convention sont excessivement détaillés. Cette disposition devra être simplifiée en vue de la rendre plus acceptable à plus d'Etats.

30. Le membre gouvernemental de l'Inde déclare que la convention n° 108 a plus de 40 ans et qu'après le 11 septembre 2001 le moment est venu de l'actualiser. Le projet de convention incorpore de nombreux principes de la convention n° 108 tels la facilitation des permissions à terre et le transit des marins. La multiplication des demandes de visas d'entrée dans les pays est une source de préoccupation, et le nouvel instrument devra en tenir compte. La technologie mise au point doit être économe et facilement accessible. La nouvelle PIM ne doit pas être un élément du passeport; en revanche, elle doit permettre à tous les Etats Membres de ratifier facilement la convention parce qu'elle répond à leurs objectifs d'amélioration de la sûreté et de maintien de bonnes conditions de travail pour les gens de mer.

31. Le membre gouvernemental de l'Allemagne souligne que son gouvernement n'a pas ratifié la convention n° 108. Il se félicite du nouveau projet de texte et envisage plusieurs possibilités d'y apporter des améliorations. Il se fait l'écho de plusieurs membres gouvernementaux désirant trouver un équilibre entre les besoins en sécurité et la nécessité de faciliter la vie des marins. En ce qui concerne les données biométriques et les nouvelles technologies, l'Allemagne a une opinion positive et ouverte sur la question. Il convient d'utiliser un libellé approprié pour permettre l'utilisation des derniers progrès technologiques. Comme l'ont souligné d'autres membres gouvernementaux, la question du retour des gens de mer dans leur pays est importante et doit faire l'objet d'un débat.

32. Le membre gouvernemental de la Chine est favorable au texte du projet de convention fourni par le Bureau. Pouvoir franchir des frontières nationales à des fins de transit ou de permission à terre représente pour les marins un droit important. Les prescriptions de la convention n° 108 concernant la délivrance de pièces d'identité des gens de mer sont trop générales, car les procédures de délivrance de telles pièces varient considérablement d'un pays à l'autre, ce qui réduit considérablement le rôle que la PIM devrait jouer ainsi que sa fiabilité. L'adoption d'une pièce modèle acceptée par tous et délivrée conformément à des procédures nationales dont la qualité est reconnue est une priorité. La nouvelle convention doit permettre aux Etats Membres qui la ratifient de ne délivrer la pièce d'identité qu'à leurs ressortissants et ce, conformément à des spécifications identiques pour tous. On évitera ainsi d'avoir à apporter des modifications répétées à l'instrument après son entrée en vigueur. La Chine a accepté l'idée d'insérer des dispositions en vue de réaliser une «liste blanche» similaire à celle qui figure dans la Convention STCW. Dans la mesure où la convention contient encore des points de vue différents quant aux procédures d'examen et de contrôle, la commission doit faire preuve de prudence sur la question. Elle doit également envisager de renforcer les dispositions concernant les droits des gens de mer. Enfin, il est nécessaire que le BIT assure une collaboration et une aide techniques aux Etats afin de leur permettre de respecter les prescriptions contenues dans le projet d'une nouvelle convention. L'objectif consistant à avoir un nouvel instrument largement accepté et mis en œuvre de façon efficace sera alors plus facile à atteindre.

33. Le membre gouvernemental de Chypre fait observer que la délivrance de cette nouvelle pièce d'identité pourrait représenter un coût élevé pour les pays en développement. En ce qui concerne les visas, les Etats Membres les plus puissants, qui sont considérés comme les

pionniers dans la lutte antiterroriste, doivent reconnaître que les gens de mer sont des voyageurs d'un type particulier qui ne devraient pas avoir à payer leurs visas ou devraient bénéficier de tarifs préférentiels par rapport à des voyageurs traditionnels, tels que les voyageurs de la catégorie «Voyages d'affaires». Une approche pragmatique doit être adoptée. Tous reconnaissent la nécessité d'adopter une nouvelle PIM normalisée et admise universellement, de même que la nécessité d'une base de données normalisée aux fins de vérification d'identité pour faciliter la mobilité des marins. Un accord pourrait être conclu si toutes les parties concernées, y compris les pays en développement qui sont les principaux fournisseurs de main-d'œuvre, les Etats qui dirigent la lutte antiterroriste et les Etats du pavillon, faisaient un effort dans ce sens.

34. Le membre gouvernemental de Cuba exprime son soutien à l'amélioration des mesures de sécurité, mais insiste sur l'importance de conditions de travail correctes pour les marins ainsi que sur la protection des droits de souveraineté des Etats Membres sur leur territoire. Aucune barrière inutile ne devrait exister qui puisse freiner la mobilité des gens de mer. Un équilibre doit être trouvé qui accorde des avantages aux gens et ne soit pas source de difficulté pour eux. Elle réitère le point de vue exprimé par de nombreux pays en développement en ce qui concerne le coût de la mise en œuvre du nouvel instrument.

35. Le membre gouvernemental du Brésil note que son pays a ratifié la convention n° 108. La PIM est actuellement émise par l'autorité maritime nationale. Dans la mesure où la nouvelle procédure envisagée dans le projet d'instrument entraînerait des modifications des procédures nationales, sa mise en œuvre prendra du temps. Son pays est également préoccupé par le coût de cette mise en œuvre. Au Brésil, la législation prévoit une autorisation spéciale émise par les autorités nationales pour les gens de mer étrangers travaillant sur des navires de cabotage.

36. Le membre gouvernemental d'Indonésie fait observer que la convention n° 108 ne contient pas de dispositions relatives à la sécurité; c'est pourquoi elle doit être révisée. Suite à la tragédie du 11 septembre, les gens de mer indonésiens rencontrent d'énormes difficultés dans l'exercice de leurs droits. On leur refuse la permission à terre et les frais d'obtention de visas dans certains pays sont à leur charge. Ceci augmente leurs difficultés à trouver un emploi, en particulier lorsque le transit pour rejoindre un navire n'est pas possible en raison de procédures d'obtention de visa trop longues. Son pays n'a pas ratifié la convention n° 108 mais a adopté autant que possible sa législation à ladite convention. Le livret des marins indonésiens ne contient qu'un numéro de série et le timbre officiel des autorités. Certes, des améliorations doivent être apportées afin de remplir les conditions imposées actuellement. Il convient également de tenir compte des différences de niveau technologique d'un pays à un autre. Sa délégation est préoccupée principalement par les trois questions suivantes: le maintien de la reconnaissance du livret de marin jusqu'à ce que la nouvelle PIM soit délivrée, la nécessité de prévoir un laps de temps suffisant pour implanter la nouvelle technologie et l'assistance technique nécessaire à la mise en œuvre des nouvelles prescriptions.

37. Le membre gouvernemental du Mexique note que la question des données biométriques à incorporer dans la pièce d'identité entraînera des frais encore inconnus et que la technologie requise n'est pas encore disponible dans tous les pays en développement. D'autres éclaircissements sont donc nécessaires sur l'aide qui pourrait être fournie pour faciliter les pays en développement dans l'application des nouvelles normes.

38. Une représentante de la Commission européenne explique le contenu de la Convention de Schengen (qui fait partie de la législation de l'Union européenne) à laquelle le groupe des gens de mer a fait allusion, et la façon dont elle a évolué. En ce qui concerne les conditions à remplir pour entrer sur le territoire Schengen, en particulier pour obtenir un visa, les Etats

faisant partie de l'espace Schengen sont tous membres de l'Union européenne, à l'exception du Royaume-Uni, de l'Irlande, de la Norvège et de l'Islande, et il n'y a qu'un seul type de visa Schengen qui se présente sous la forme d'un timbre apposé sur le passeport ou sur tout autre document de voyage, et qui permet au détenteur de franchir les frontières. Le règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil de l'Union européenne 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 exonérés de cette obligation. Selon ce règlement, les Etats membres peuvent accorder des exemptions de visa, notamment à l'égard de l'équipage civil de navires souhaitant se rendre à terre ou rester en transit. La délivrance de visa à la frontière est une pratique exceptionnelle pour des cas spécifiques et dûment justifiés. Le nouveau règlement (CE) n° 415/2003 du Conseil est entré en vigueur le 1er mai 2003 afin de clarifier et de simplifier les règles de délivrance de visa aux frontières, y compris aux marins en transit. En résumé, la proposition vise à faciliter la délivrance de visa de transit collectif à des marins de même nationalité et voyageant en groupe. Au plan pratique, tous les Etats du territoire Schengen, à l'exception de deux, accordent aux marins qui souhaitent se rendre à terre une dispense de visa s'ils sont détenteurs de papiers valables, délivrés conformément à la convention n° 108 de l'OIT et à la Convention FAL. Tous les Etats membres, sauf deux, exigent que les marins en transit soient en possession d'un visa. La question de savoir si la carte d'identité des gens de mer doit être associée à un document de voyage relève de la compétence des Etats membres de l'Union.

39. Un représentant de l'Association maritime chrétienne internationale a fait observer que seules des réglementations raisonnables et visant un objectif utile seront respectées. Depuis les événements du 11 septembre 2001, la carte d'identité des gens de mer est de plus en plus considérée comme une mesure de sécurité et non comme un moyen de faciliter leurs déplacements. Cette nouvelle approche donne davantage de responsabilités aux équipages de navires, et il est donc regrettable que les restrictions imposées par les Etats-Unis au séjour à terre des gens de mer en fassent des terroristes potentiels et non des défenseurs de la cause commune qui vise à renforcer la sécurité. Si les nouvelles dispositions ne reconnaissent pas le statut et le rôle important en matière de sécurité que jouent les gens de mer, ceux-ci perdront toute confiance et tout respect pour de telles dispositions. Une étude récente sur les arrestations opérées aux Etats-Unis pour infractions aux règles de séjour à terre montre que le refus opposé par les autorités est presque toujours dû au fait que le marin ne possède pas de visa prouvant son statut professionnel et non à des raisons de sécurité. L'Association soutient sans réserve la proposition de délivrer des cartes d'identité des gens de mer, mais seulement si elles sont considérées comme un substitut acceptable au visa ou conduisent à une dispense de ce dernier. Elle approuve le fait que les nouvelles cartes doivent contenir des données biométriques. Toutefois, lors de l'adoption des normes concernant une nouvelle pièce d'identité, il faudra trouver un juste milieu entre les préoccupations en matière de sécurité de certains pays et les autorisations dont les gens de mer ont besoin pour descendre à terre.

40. La représentante du Secrétaire général répond à un certain nombre de questions qui ont été soulevées pendant les débats. Concernant le statut des documents d'identité, elle déclare que, dans le cadre de la nouvelle convention proposée, il sera utile que les gens de mer aient un passeport pour prouver qu'ils sont ressortissants d'un pays qui délivre de tels documents. Toutefois, la preuve d'identité aux fins d'un séjour à terre ou du transit sera seulement fondée sur la pièce d'identité des gens de mer et un passeport ne sera pas nécessaire. En ce sens, cette pièce n'aura donc aucun lien avec un passeport. Même si elle n'est ni un document de voyage ni un passeport, elle pourra remplir certaines fonctions de ce dernier. En particulier, elle permettra (sauf refus dans des cas individuels) l'entrée sur le territoire d'un pays étranger mais à des fins limitées dans le temps et dans l'espace, par exemple pour un séjour à terre ou un déplacement professionnel. La nouvelle pièce

d'identité des gens de mer vise à faciliter l'identification positive des gens de mer. Quant à son lien avec d'autres instruments internationaux, deux cas pourraient se présenter pour un Membre ayant ratifié la convention qui a des obligations au titre d'une autre convention pertinente comme la Convention FAL; soit l'autre convention est compatible avec la nouvelle convention de l'OIT, et les dispositions de cette convention sont applicables aux Membres ayant ratifié la convention de l'OIT; soit elle ne l'est pas, et pour les organes de contrôle de l'OIT, ce sont les dispositions de la convention de l'Organisation internationale du Travail qui prévalent. A propos de la norme sur la biométrie, elle indique que, si la Conférence ne parvient pas à se mettre d'accord sur une norme biométrique commune pour l'annexe I, satisfaisant aux conditions énoncées dans le corps de la nouvelle convention, il sera possible de prendre une décision définitive lors d'une session ultérieure en recourant à une procédure d'amendement simplifiée. Plus précisément, il sera possible d'adopter la nouvelle convention pendant la session en cours sous réserve que l'alinéa *j)* du paragraphe 1 de l'annexe I relatif à la biométrie puisse être finalisé dès la session de juin 2004. En réponse à une autre question, la représentante du secrétariat général indique que le nouvel instrument prévoit que des PIM seront délivrées aux gens de mer ressortissants du pays les délivrant et éventuellement aux résidents permanents. Par «gens de mer», on entend toutes les personnes engagées ou employées à bord d'un navire indépendamment de la capacité en qualité de laquelle elles s'y trouvent. Enfin, la question du retour vers le pays d'origine ne se pose pas dans la mesure où les pays sont tenus, au regard du droit international, d'autoriser leurs ressortissants à revenir dans leur pays. Si la commission souhaite que le nouvel instrument fasse spécifiquement référence à la question du retour dans le pays, il faut procéder par le biais d'un amendement au texte.

41. Le vice-président travailleur déclare que la PIM doit être séparée du passeport national et venir en complément de celui-ci. Il ne s'agit pas d'un document remplaçant un passeport et il n'est pas nécessaire qu'elle reproduise tous les renseignements contenus dans le passeport national; elle pourrait contenir d'autres renseignements sur l'identité de la personne qui la demande. Il n'est pas nécessaire que la PIM soit exactement conforme aux normes de l'OACI. En ce qui concerne la permission à terre provisoire, on pourrait admettre que la PIM suffit pour permettre l'accès à terre sans qu'un visa ne soit nécessaire. Pour ce qui est du transit d'un navire à l'autre, les gens de mer en possession d'un passeport national valable et d'une PIM ne devraient pas avoir besoin d'un visa pour embarquer à bord d'un navire ou le quitter. Dans les pays où la législation nationale interdit l'entrée sans un visa valable, un passeport en cours de validité et une PIM devraient faciliter la délivrance «automatique» d'un visa ou l'exemption de visa à la frontière et ce, sans occasionner de frais pour le marin.

Examen du projet de convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)

42. Le titre de la convention «Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)» est adopté sans amendement.

Préambule

43. Cinq amendements au préambule sont présentés.

44. Les premier et deuxième paragraphes du préambule sont adoptés sans amendement.

45. Le membre gouvernemental de la Namibie, s'exprimant également au nom de l'Angola, présente l'amendement (D.11), qui consiste à ajouter les mots «ainsi que sur les intérêts

des Etats (ce qui englobe la sécurité des personnes)» après les mots «sur la sûreté des navires» au troisième paragraphe du préambule. Les questions de sécurité ne se limitent pas aux navires et à leurs équipages mais touchent aux intérêts de toute la population.

46. Compte tenu de l'explication qui vient d'être donnée, le vice-président employeur ne s'oppose pas à cet amendement. Le vice-président travailleur appuie l'amendement, ainsi que le membre gouvernemental du Liban.

47. Etant donné l'appui général exprimé en faveur de cet amendement, le président propose qu'il soit transmis au comité de rédaction.

48. Le membre gouvernemental de la République de Corée fait remarquer que la notion d'intérêt national va au-delà des questions de sécurité dont on débat actuellement, mais est d'accord que l'amendement doit être transmis au comité de rédaction.

49. Le troisième paragraphe du préambule est ainsi adopté.

50. Le vice-président travailleur présente l'amendement proposé par son groupe (amendement D.2), qui consiste à ajouter après le troisième paragraphe du préambule le nouveau paragraphe suivant: «Consciente également du mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail décentes;». Il se déclare confiant que tous les membres de la commission allaient souscrire à cet objectif. Le vice-président du Groupe des armateurs approuve le bien-fondé de cet amendement. Le nouveau paragraphe du préambule est donc adopté.

51. Le vice-président employeur présente un amendement (D.9), visant à ajouter le nouveau paragraphe suivant au préambule: «Reconnaissant les principes consacrés dans la convention (nº 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, concernant la facilitation de l'entrée des gens de mer sur le territoire des Membres aux fins d'une permission à terre, d'un embarquement sur un autre bateau ou d'un rapatriement.» La question de la facilitation de l'entrée des gens de mer est une question de première importance qui doit être consignée dans le préambule. Le vice-président travailleur partage cet avis. Le nouveau paragraphe du préambule est ainsi adopté.

52. Le membre gouvernemental de la Grèce, appuyé par le Royaume-Uni, présente un amendement (D.12), qui consiste à ajouter le nouveau paragraphe suivant au préambule: «Notant la Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, et». Cette proposition est fondée sur le fait que la Convention FAL fait référence au droit à une permission à terre provisoire.

53. Après une brève discussion de procédure, le vice-président travailleur présente un amendement (D.3), dont le premier paragraphe fait référence à la Convention FAL de façon beaucoup plus détaillée que ne le fait l'amendement (D.12). Après accord de la commission, l'amendement du Groupe des gens de mer est alors discuté paragraphe par paragraphe. Etant donné qu'un paragraphe de préambule a pour but d'attirer l'attention sur les questions préoccupantes – dans ce cas, la permission en mer –, il n'est pas suffisant de se référer à la Convention FAL de façon générale. Il convient plutôt d'évoquer spécifiquement les dispositions relatives au droit à la permission à terre. Le Groupe des gens de mer propose donc que le nouveau paragraphe ci-après soit inséré dans le préambule: «Notant également les dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée qui a, entre autres, établi le droit généralisé pour les membres étrangers d'équipages de se rendre en permission à terre pendant l'escale, sous réserve que les formalités à observer lors de l'arrivée du navire aient été remplies et que les autorités n'aient pas de raison de refuser la permission à terre pour des

motifs de santé publique, de sûreté publique ou d'ordre public et que la Norme 3.45 de la convention stipule que les gens de mer n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à se rendre à terre, et». Ce texte renvoie les autorités compétentes responsables de la mise en œuvre directement aux points de la Convention FAL qui concernent le nouvel instrument, notamment la question des visas et des raisons motivant le refus d'entrer dans le pays.

54. Le vice-président employeur préfère un préambule concis qui contienne des références générales aux documents portant sur la question. La proposition du groupe des gens de mer est trop détaillée et libellée en des termes qui sont sujets à polémique. En conséquence, le groupe des employeurs préfère la proposition de la Grèce.

55. Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, de l'Allemagne, de Malte, des Pays-Bas et du Royaume-Uni sont eux aussi plus favorables à un préambule qui contienne des références moins détaillées et moins longues. Ils sont favorables à la proposition de la Grèce.

56. Les membres gouvernementaux du Danemark, du Liban, de la Norvège et des Etats-Unis s'opposent à l'amendement des gens de mer et font remarquer que les dispositions de fond ont plutôt leur place dans le dispositif de l'instrument. Ils appuient également l'amendement proposé par la Grèce.

57. Le membre gouvernemental du Portugal rappelle à la commission que la Convention FAL est actuellement révisée et que les normes et pratiques recommandées en matière de sécurité dans les installations portuaires font également l'objet d'un examen. A son avis, permettre aux marins de descendre à terre signifie non seulement avoir accès aux ports mais également au territoire national. C'est pourquoi elle appuie l'amendement proposé par la Grèce.

58. Le membre gouvernemental de Chypre apprécie la proposition des gens de mer et fait observer que les instruments insuffisamment explicites sont la source d'excès. Toutefois, les avantages de la proposition grecque sont patents même compte tenu de la révision de la Convention FAL.

59. Le membre gouvernemental de la Grèce fait observer qu'une simple recherche sur l'Internet portant sur le mot «visa» produirait des milliers de références, mais que la même recherche en y ajoutant «FAL» ferait apparaître le texte exact de cette convention. L'orateur invite les gens de mer à accepter l'amendement proposé par sa délégation.

60. Le président constate qu'il existe un large accord étendu au sein de la commission pour que le préambule contienne une référence à la Convention FAL.

61. Le vice-président travailleur convient de l'utilité du débat mais remarque que presque tous les gouvernements représentés à la commission ont accepté un long paragraphe dans le préambule du Code ISPS contenant le mot «visa». Il reconnaît que la proposition des gens de mer ne bénéficie pas d'un large appui mais il demande cependant un vote de façon que les résultats soient consignés au procès-verbal.

62. L'amendement des travailleurs est mis au vote et rejeté par 25 092 voix pour, 28 458 voix contre et 4 590 abstentions.

63. Le président invite à revenir à l'amendement présenté par le membre gouvernemental de la Grèce.

64. Le vice-président travailleur propose que le mot «et» à la fin de cet amendement soit remplacé par les mots «en particulier les normes 3.44 et 3.45, et …».

65. Comme les membres gouvernementaux du Liban et du Portugal, le vice-président employeur préfère le libellé original proposé par la Grèce.

66. Le membre gouvernemental du Canada fait observer que, dans la mesure où les normes évoquées font l'objet d'un amendement dans le cadre de la révision de la Convention FAL, un libellé plus satisfaisant pourrait être «en particulier les normes 3.44 et 3.45, telles qu'amendées périodiquement, et …». Le vice-président des gens de mer marque son accord avec la formulation de l'orateur précédent mais propose que le texte se lise «tel qu'amendé, en particulier les normes 3.44 et 3.45 et …» de façon à renvoyer à la Convention FAL.

67. Les membres gouvernementaux de Malte, des Pays-Bas, d'Afrique du Sud et de la Suède appuient la formulation amendée.

68. Après un vote indicatif à main levée, la commission adopte le nouveau paragraphe du préambule tel qu'amendé.

69. Le membre gouvernemental de la Grèce rappelle qu'il souhaite que le nouvel instrument soit accepté de façon unanime et pas simplement à la majorité. Il espère que le vote réalisé précédemment ne sera pas seulement le premier mais également le dernier.

70. Le vice-président travailleur répond que son groupe souhaite arriver à une convention offrant aux marins une protection en matière de sûreté. Il espère qu'ils ne seront pas minoritaires à chaque scrutin et fait observer qu'il est nécessaire que la commission prenne en compte leurs avis. Ensuite, il aborde la proposition de son groupe visant à inclure un nouveau paragraphe dans le préambule (D.3, paragraphe 2) dont le texte est le suivant: «Notant en outre que la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies A/RES/57/219 (Protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste) affirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise pour combattre le terrorisme soit conforme à leurs obligations en droit international, respectant en particulier les droits de l'homme internationalement reconnus, le droit des réfugiés et le droit humanitaire …».

71. Le vice-président employeur répète que son groupe préfère un préambule concis et se demande s'il faut inclure ce paragraphe dans sa forme actuelle, même si l'idée de base semble raisonnable. Plusieurs délégations demandent un exemplaire de la résolution en question et il est donc décidé de revenir à cette proposition plus tard une fois le texte distribué.

72. Le vice-président travailleur présente ensuite un paragraphe supplémentaire (D.3, paragraphe 3), qui se lit comme suit: «Considérant que, compte tenu du caractère mondial de l'industrie maritime, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale, et …».

73. Le vice-président employeur craint que la position de ce paragraphe dans le préambule immédiatement après un paragraphe relatif aux mesures destinées à combattre le terrorisme, donne à penser que les marins nécessitent une protection particulière à cet égard à laquelle d'autres n'auraient pas nécessairement droit. Tout en approuvant son inclusion dans le préambule, il propose que le paragraphe soit placé à un endroit plus opportun. Cette proposition est acceptée par les gens de mer.

74. Le nouveau paragraphe du préambule est donc accepté et le comité de rédaction décidera de sa place dans le texte.

75. Le vice-président travailleur présente un nouveau paragraphe du préambule (D.3, paragraphe 4) qui se lit comme suit: «Consciente que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant, à l'obtention de meilleures conditions de sécurité et de propreté des mers et des océans, et …». Il rappelle la résolution 11 sur les aspects liés à l'élément humain et les congé à terre des gens de mer adoptée le 12 décembre 2002 par la Conférence diplomatique de l'OMI sur la sécurité maritime, qui attire l'attention sur l'importance critique du congé à terre, et il ajoute que l'OIT, qui tend à promouvoir le travail décent, ne doit pas se laisser devancer par l'OMI sur cette question.

76. Le membre gouvernemental des Bahamas et le vice-président des armateurs appuient l'amendement qui est adopté.

77. Le vice-président travailleur présente un nouveau paragraphe du préambule (D.3, paragraphe 5) qui se lit comme suit: «Consciente aussi que descendre à terre est essentiel pour embarquer ou quitter un navire après une période de service, et …».

78. Le vice-président employeur appuie l'amendement qui est adopté.

79. Le vice-président travailleur présente à nouveau le paragraphe 2 de l'amendement D.3 qui se lit: «Notant en outre que la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies A/RES/57/219 (Protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste) affirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise pour combattre le terrorisme soit conforme à leurs obligations en droit international respectant en particulier les droits de l'homme internationalement reconnus, le droit des réfugiés et le droit humanitaire, et …». Il dit que l'intégralité de la résolution A/RES/57/219 a été acceptée par consensus à l'Assemblée générale.

80. Le vice-président employeur propose un sous-amendement qui consiste à ajouter «, et» après «Protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste», et à supprimer le reste de l'amendement.

81. Le vice-président travailleur s'oppose au sous-amendement qui est retiré.

82. Les membres gouvernementaux du Danemark et du Royaume-Uni appuient l'amendement des gens de mer qui est adopté.

83. Le préambule est adopté tel qu'amendé.

Article 1

84. Treize amendements à l'article 1 sont proposés.

85. Les membres gouvernementaux du Danemark, de la Norvège et du Royaume-Uni présentent l'amendement D.29 qui vise à ajouter un sous-titre «Champ d'application» sous l'intitulé de l'article 1.

86. Le vice-président employeur et le vice-président travailleur appuient l'amendement. Le membre gouvernemental du Portugal souscrit à l'idée d'insérer des sous-titres dans le texte

de la convention mais juge que «Champ d'application» n'est pas un sous-titre souhaitable car le paragraphe suivant porte sur des définitions. Le membre gouvernemental de la Namibie ne s'oppose pas à l'amendement mais demande s'il est conforme au style recherché. Le membre gouvernemental du Pakistan propose que la question soit résolue plus tard.

87. L'amendement est adopté et renvoyé au comité de rédaction.

Paragraphe 1

88. Les membres gouvernementaux du Canada et de la France proposent l'amendement D.37 tendant à remplacer les mots le «terme 'marin' désigne» par les mots «les termes 'marin' et 'gens de mer' désignent» dans la version française de ce paragraphe. L'amendement est appuyé et adopté.

89. Les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis présentent l'amendement D.18 visant à ajouter le mot «civile» après «toute personne» au paragraphe 1. Il s'agit du cas des marins civils qui travaillent à bord de navires sous contrôle militaire. Les vice-présidents employeur et travailleur demandent que la portée de cette proposition soit précisée.

90. Le président observe qu'un autre amendement (D.19), présenté par les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis, qui propose de supprimer les mots «, autre qu'un navire de guerre,» est d'une teneur analogue. Le membre gouvernemental des Etats-Unis fait également remarquer qu'un autre amendement (D.20), présenté par la Norvège et les Etats-Unis, qui vise à ajouter après les mots «… affecté à la navigation maritime.» la phrase suivante «Il est reconnu que le personnel militaire est identifié à l'aide des cartes d'identité prévues par la Convention de Genève», traite également de la même question. Il est donc convenu d'examiner ensemble les trois amendements (D.18, D.19 et D.20).

91. Les membres gouvernementaux des Etats-Unis et de la Fédération de Russie attirent tous deux l'attention sur le fait qu'il est important de délivrer des PIM aux personnels civils travaillant à bord de navires militaires ou nolisés par l'armée.

92. Le membre gouvernemental de l'Egypte ne juge pas l'amendement nécessaire puisque la convention vise les marins travaillant à bord de navires civils,

93. Le vice-président travailleur préfère ne pas inclure le mot «civile» et ne pas supprimer les mots «, autre qu'un navire de guerre,».

94. Le membre gouvernemental du Danemark fait remarquer qu'il existe différents types de navires qui peuvent servir à des fins militaires ou aux patrouilles de gardes-côtes, à bord desquels sont employés des civils et il propose d'insérer les mots «toute personne autre que le personnel militaire».

95. Le membre gouvernemental de l'Inde dit que dans son pays le personnel de la marine militaire contacte l'administration maritime compétente pour obtenir une carte d'identité lui permettant d'embarquer à bord de navires de la marine marchande pour acquérir de l'expérience. L'amendement proposé par les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis traite de ce point.

96. Le vice-président employeur fait remarquer que le texte du paragraphe 2 de l'article 1 offre une certaine souplesse aux Etats pour déterminer les catégories de personnes à considérer comme marins, et répond aux points soulevés par la Norvège et les Etats-Unis.

97. Le membre gouvernemental de la République de Corée approuve les points de vue du membre gouvernemental de l'Egypte et du vice-président employeur.

98. Le membre gouvernemental des Etats-Unis signale que, pour les militaires, il est important de savoir si une personne montant à bord d'un navire auxiliaire est en possession d'une vraie carte d'identité.

99. Pour le vice-président travailleur, un pays peut refuser d'engager un marin qui n'a pas de carte d'identité délivrée conformément aux dispositions de la convention.

100. Les trois amendements D.18, D.19 et D.20 sont ensuite retirés.

101. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, appuyé par le membre gouvernemental de la Grèce, présente l'amendement D.27 qui ne concerne pas le texte français. Il s'agit d'une correction mineure visant à harmoniser la terminologie de la convention avec celle d'autres instruments internationaux.

102. Le vice-président travailleur et le vice-président employeur préfèrent conserver le terme «vessel». On emploie le terme «vessel» et non «ship» pour de nombreuses embarcations du secteur d'appui aux activités se déroulant au large des côtes et l'amendement empêchera que les dispositions s'appliquent aussi aux marins travaillant sur ce type d'embarcations (cela ne s'applique qu'au texte anglais).

103. L'amendement est retiré.

104. Le vice-président travailleur a présenté l'amendement D.4 qui préconise de supprimer les mots «qui est immatriculé dans un territoire d'un Membre pour lequel cette convention est en vigueur». Un amendement assez similaire (D.10) a été présenté par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Grèce, du Portugal et du Royaume-Uni et les deux amendements sont examinés en même temps.

105. Pour le membre gouvernemental de la Grèce, il y a une contradiction entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2. Dans le paragraphe 1, l'expression «gens de mer» est définie en fonction de l'Etat du pavillon alors que le paragraphe 2 stipule qu'en cas de doute sur la question de savoir s'il faut considérer telle ou telle catégorie de personnes comme des gens de mer, aux fins de la convention qui nous occupe, il appartient à l'Etat qui délivre la pièce d'identité de trancher. Or l'Etat du pavillon n'est pas forcément celui qui délivre les papiers d'identité.

106. A propos de l'amendement D.4 présenté par son groupe, le vice-président travailleur explique pourquoi la pièce d'identité des gens de mer doit avoir un lien avec le navire. Un marin venant d'un pays qui a ratifié la convention pourra rencontrer des difficultés au moment où il souhaite rejoindre un navire immatriculé dans un pays qui ne l'a pas ratifiée.

107. Les amendements sont adoptés sous réserve que le comité de rédaction s'occupe des petites différences entre les deux. En raison de l'adoption de ces deux amendements, l'amendement D.39 n'est pas examiné.

108. Le paragraphe 1 est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2

109. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, appuyé par le membre gouvernemental des Pays-Bas, présente l'amendement D.40 visant à remplacer la phrase «cette question sera tranchée par l'autorité compétente de l'Etat qui délivre la pièce d'identité des gens de mer, après consultation des organismes d'armateurs et de gens de mer intéressés» par «il sera dûment tenu compte des raisons pour lesquelles le Membre auquel s'applique la présente convention a délivré la pièce d'identité du marin après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.» Cet amendement a pour objectif de garantir que non seulement l'Etat qui délivre les papiers d'identité mais aussi celui qui admet la personne sur son territoire ont leur mot à dire quant aux catégories de personnes qui doivent être considérées comme des gens de mer.

110. Les vice-présidents employeur et travailleur sont inquiets à propos de cet amendement qui semble, entre autres, affaiblir le processus de consultation et ils souhaitent d'autres précisions.

111. La membre gouvernementale du Danemark partage ces points de vue. Elle ajoute qu'il sera peut-être préférable de traiter ce point en même temps que le paragraphe 1 de l'article 7 qui stipule qu'un Etat a la possibilité de ne pas reconnaître un marin comme tel au sens de la convention s'il a, dans des cas précis, de bonnes raisons de mettre en doute la bonne foi du titulaire de la pièce d'identité.

112. Le membre gouvernemental des Etats-Unis dit qu'un autre amendement (D.21) peut être examiné dans l'optique des remarques précédentes.

113. Le membre gouvernemental de la Norvège s'oppose à l'amendement car il est difficilement conciliable avec le principe de la reconnaissance mutuelle par les Etats des documents délivrés par les uns et les autres. Les Etats doivent avoir confiance dans la convention et elle doit être rédigée de façon à jeter les bases d'une telle confiance.

114. La membre gouvernementale du Portugal déclare qu'elle peut accepter l'amendement même si le problème qu'il pose résulte en partie de l'absence de définition du terme «seafarer» (gens de mer ou marin) dans le projet de convention.

115. Les membres gouvernementaux des Bahamas, du Brésil, de la France, de l'Inde, de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni s'opposent à l'amendement.

116. Le membre gouvernemental de l'Allemagne n'est pas d'accord, en particulier avec les observations faites par les membres gouvernementaux de la Norvège et du Portugal, mais il accepte de retirer l'amendement au profit de l'amendement D.21.

117. Les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis soumettent l'amendement D.21 visant à ajouter, après les mots «cette question sera tranchée» les mots «conformément aux termes de la présente convention». Cet amendement a pour but de garantir que le contenu du paragraphe 2 est conforme à la convention.

118. Les vices-présidents travailleur et employeur soutiennent l'amendement, qui est adopté.

119. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.5, avec l'appui du membre gouvernemental de l'Italie, qui vise à remplacer les mots «de l'Etat qui délivre» par «de l'Etat dont le marin est ressortissant ou de celui de sa résidence permanente qui délivre». Cet amendement a pour but de préciser ce que l'on entend par «Etat qui délivre». Il est conscient que la décision d'ajouter les mots «ou de celui de sa résidence permanente»

risque de ne pas être prise avant que la question de la délivrance des pièces d'identité aux résidents permanents ne soit traitée dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 2.

120. Pour le vice-président employeur, cet amendement ne pose pas de difficultés, tant que l'on garde à l'esprit, comme il vient d'être indiqué, qu'il dépend de l'issue des discussions sur l'article 2.

121. Le membre gouvernemental de la Norvège se déclare préoccupé par l'amendement, car son gouvernement n'a pas l'intention de délivrer de pièces d'identité aux résidents permanents. Il se pose la question de savoir comment des Etats peuvent garantir l'identité de personnes qui ne sont pas ressortissantes de leur territoire et attire l'attention sur le problème qui pourrait se poser si des marins détenaient plus d'une PIM.

122. Le membre gouvernemental des Etats-Unis partage cet avis. La question se pose de savoir comment traiter toutes les éventualités: qui sera chargé de délivrer les PIM et à qui?

123. Le vice-président travailleur, notant que les discussions avaient porté principalement sur la question des mots «résidents permanents», propose que ceux-ci soient, pour l'heure, laissés entre crochets jusqu'à ce que la question soit à nouveau abordée après discussion de l'article 2.

124. Le membre gouvernemental de l'Algérie, qui avait proposé son propre sous-amendement visant à éclaircir la situation, ainsi que le membre gouvernemental de l'Egypte, apportent leur soutien à la proposition formulée par le vice-président travailleur.

125. L'amendement est adopté, les mots «ou de celui de sa résidence permanente» étant mis entre crochets pour être examinés par le comité de rédaction après que l'article 2 ait été discuté.

126. Le paragraphe 2 ainsi amendé est adopté.

Nouveau paragraphe

127. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.6 qui consiste à ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 2, libellé comme suit: «Après consultation des organisations représentatives des propriétaires de bateaux de pêche et de marins-pêcheurs, l'autorité compétente peut appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale, la pièce d'identité faisant apparaître clairement qu'elle a été délivrée à un membre de l'équipage d'un bateau de pêche.»

128. Le vice-président employeur précise que son groupe ne représente pas les propriétaires de bateaux de pêche. Toutefois, il ne s'oppose pas à l'amendement dans la mesure où celui-ci demande qu'une consultation librement consentie ait lieu avec les propriétaires de bateaux de pêche avant que la disposition ne s'applique à la pêche maritime commerciale.

129. Le membre gouvernemental de la Grèce attire particulièrement l'attention des membres sur la dernière partie de l'amendement, qui stipule que la pièce d'identité doit faire apparaître clairement qu'elle a été délivrée à un membre de l'équipage d'un bateau de pêche. Selon lui, ceci implique un deuxième type de pièce d'identité. L'amendement est donc superflu.

130. Le membre gouvernemental de la France, appuyé par les membres gouvernementaux du Canada et de l'Algérie, introduit un sous-amendement stipulant que la pièce d'identité doit faire apparaître clairement qu'elle a été délivrée à des marins affectés à la pêche

maritime. En France, explique-t-il, cela fait des siècles que les pêcheurs sont considérés comme des gens de mer.

131. Le membre gouvernemental du Danemark approuve l'idée d'étoffer le paragraphe 2 pour qu'il comprenne les marins-pêcheurs affectés à la pêche hauturière. A ce sujet, elle note que la récente convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, contient une telle disposition dans son article 1, paragraphe 2. Elle n'est donc pas de l'avis du membre gouvernemental de la France car, pour elle, la question du retour des gens de mer dans leur pays dans le cas des navires de pêche est une réelle préoccupation. En ce qui concerne ce qui a été dit par le membre gouvernemental de la Grèce, elle ne voit pas pourquoi il ne serait pas possible de rendre la convention plus claire.

132. Le membre gouvernemental de Chypre note qu'il existe beaucoup d'autres catégories particulières de marins, par exemple ceux qui travaillent sur des bateaux de plaisance, et qu'il est donc clair que les pêcheurs sont inclus dans le texte de la convention.

133. Les membres gouvernementaux du Portugal et de Cuba demandent si les personnes travaillant sur des yachts privés ou des bateaux de croisière peuvent être considérées comme des marins et donc visées par la convention.

134. Le président note qu'aux termes du paragraphe 2, cette question est soumise à consultation nationale.

135. Suite à une demande d'éclaircissement portant sur l'objectif réel visé par cet amendement, le vice-président travailleur précise que, d'après l'expérience de son groupe, de nombreux gouvernements n'incluent pas le personnel de navires de pêche dans leurs lois et réglementations nationales relatives aux gens de mer. Lors des travaux d'élaboration d'une nouvelle convention-cadre consolidée s'appliquant aux marins, les gouvernements avaient affirmé que les membres de l'équipage d'un navire de pêche n'étaient pas considérés comme des gens de mer. Or, quand il s'agit des pièces d'identité, ils expriment aujourd'hui une opinion opposée. Il offre un sous-amendement consistant à supprimer les mots «la pièce d'identité faisant apparaître clairement qu'elle a été délivrée à un membre de l'équipage d'un bateau de pêche». Il propose également que le texte anglais utilise pour «gens de mer» un terme qui soit neutre, pour inclure les femmes marins.

136. Les membres gouvernementaux des Bahamas, du Brésil, de l'Egypte, de la France, de la Grèce et du Portugal, ainsi que le groupe des employeurs, approuvent l'amendement ainsi sous-amendé, qui est donc adopté.

137. L'article 1 est adopté tel qu'amendé.

Documents lisibles à la machine

138. Un représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) présente des informations sur l'évolution dans l'Organisation des documents de voyages lisibles à la machine (MRTD) et, en particulier, l'utilisation de la biométrie dans ces documents. Le Groupe consultatif technique sur les documents de voyages lisibles à la machine (TAG/MRTD) qui a fait directement rapport au Comité du transport aérien du Conseil de l'OACI, a tenu sa 14e session à Montréal en mai 2003. Le principal point inscrit à son ordre du jour était la biométrie dans les MRTD. Un exemplaire du rapport du groupe a été remis à la commission. Un communiqué récent de l'OACI, dont des exemplaires ont été

distribués aux membres de la commission précise: «La biométrie est une technologie qui permet d'identifier une personne par les caractéristiques physiques qui lui sont propres, grâce à des techniques informatiques de reconnaissance avancées». Selon un document plus technique de la même organisation: «La biométrie offre un moyen automatisé de reconnaître une personne en évaluant des caractéristiques physiques et de comportement spécifiques».

139. Les participants à la réunion du Groupe consultatif technique tenue en mai 2003 ont élaboré une recommandation en quatre parties destinée aux Etats qui utiliseront la biométrie dans les passeports et autres MRTD. La première partie invite à utiliser la reconnaissance faciale comme technique interopérable au plan mondial pour la confirmation de l'identité à l'aide de documents lisibles à la machine, et la deuxième à stocker les données dans des puces à circuit intégré sans contact à haute capacité. En troisième lieu, un cadre de programmation reposant sur une structure de données logistiques (LSD) spécialement conçues assure l'interopérabilité des documents de voyages et enfin, un système modifié d'infrastructure à clé ouverte (PKI) protége les données enregistrées dans les puces à circuit intégré contre toute modification ou tout accès non autorisé.

140. Le Groupe consultatif technique souligne qu'il importe que l'OACI approuve rapidement la recommandation compte tenu en particulier de l'intention des Etats-Unis de demander aux pays exonérés de visa, d'inclure des données biométriques dans les passeports, et ce avant octobre 2004. En principe, le Comité du transport aérien a déjà approuvé les recommandations du groupe. On s'appuiera maintenant sur ses rapports techniques pour améliorer et actualiser le document 9303 de l'OACI sur les MRTD. Ensuite, l'Organisation élaborera des spécifications techniques détaillées qui seront publiées et présentées à l'Organisation internationale de la normalisation (ISO) pour y être approuvées en tant que norme. On cherchera à donner à cette activité davantage de poids au sein de l'OACI. Pour l'instant, il ne s'agit que de spécifications techniques à inclure dans le document 9303. Mais l'on prévoit de commencer à élaborer des normes dans le cadre de l'Annexe 9 de la Convention de 1944 sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) dès le début de la réunion de la Division de facilitation au début 2004. Les recommandations du Groupe consultatif technique devraient servir de base à l'élaboration de ces normes mais des spécifications détaillées n'y figureront pas. Les normes de l'OACI sont contraignantes bien que les Etats puissent s'écarter d'une norme adoptée, c'est à dire que des exceptions sont autorisées.

141. Plusieurs membres de la commission ont posé des questions sur la technologie utilisée par la biométrie dans les documents de voyage. Pour aider la commission dans ses travaux, le représentant de l'OACI signale que plusieurs exemplaires (en anglais) d'un rapport technique de l'OACI intitulé «*Biometrics Deployment of Machine Readable Travel Documents, Version 1.8*» (Identification des documents de voyage grâce à la biométrie, version 1.8) ont été distribués. En réponse à une question sur l'état d'avancement de la biométrie, l'orateur affirme que cette technologie a dépassé le stade de la conception et peut être utilisée en toute confiance. Quant aux effets de la chaleur et de l'humidité sur le matériel de lecture utilisé, la question doit être posé aux spécialistes. A propos de la biométrie de la reconnaissance faciale, l'OACI recommande d'utiliser une image visuelle de la personne, compressée sur la puce à circuit intégré au lieu d'un modèle biométrique. On n'a pas retenu la solution d'un modèle biométrique en raison de divers problèmes d'interopérabilité entre les divers systèmes utilisés pour enregistrer et lire ces modèles. En réponse à une question concernant l'évolution de la biométrie, en particulier celle de la reconnaissance faciale et le rythme des changements, l'orateur renvoie à la page 40 du rapport technique qui traite de la validité décennale des documents de voyages. A propos des droits de propriété intellectuelle associés aux puces à circuit intégré sans contact,

l'orateur précise que celles-ci font l'objet d'une norme de l'ISO (norme 14443) et que la technologie appartient donc au domaine public. Le détenteur de la carte d'identité peut voir l'image sur la puce en extrayant et en élargissant l'image compressée à l'aide du matériel approprié. On trouvera d'autres informations aux pages 31 et 39 du rapport. L'utilisation d'une puce à circuit intégré est préférable à celle d'un code-barres qui ne possède apparemment pas la capacité suffisante pour stocker l'important volume de données liées à la biométrie de reconnaissance faciale. Même avec d'autres types de biométrie, l'incompatibilité des équipements des différents fabricants a découragé, mais pas entièrement exclu, l'utilisation du code-barres. L'orateur ne dispose d'aucune information précise sur le coût de la technologie en question. Toutefois, les rapports techniques de l'OACI comportent une longue liste des éléments dont les Etats doivent tenir compte pour établir des passeports et des documents de voyages contenant des données biométriques, et cela pourrait leur donner une idée du coût.

142. Les documents de l'OACI ne portent pas sur les procédures de délivrance des passeports en tant que telles. Chaque Etat a sa propre procédure, souvent confidentielle de manière à prévenir fraude ou contrefaçon. Le document 9303 de l'OACI contient toutefois des dispositions sur certains aspects relatifs à la sécurité et l'on travaille actuellement sur des mesures de sécurité applicables à la procédure de délivrance de documents. Bien que l'OACI ait mis en place un système de vérification pour l'application des normes de sûreté aérienne par les Etats, et qu'elle vienne d'introduire un système applicable aux normes de sécurité, elle ne procède à aucune vérification des Etats en ce qui concerne la délivrance de passeports ou de documents de voyage – mais le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD) s'occupe actuellement de la question. A propos des bases de données relatives aux mesures biométriques et autres renseignements en rapport avec les MRTD, l'OACI ne dispose actuellement d'aucune directive à ce sujet. Eu égard aux répercussions qu'auraient les rapports techniques biométriques sur le document 9303 de l'OACI, l'orateur répond que ce document restera en l'état, à l'exception de l'adjonction de spécifications biométriques. Quant à la date à laquelle ces rapports seront disponibles, l'OACI assure qu'ils seront prêts à temps pour respecter le délai d'octobre 2004 fixé par les Etats-Unis pour les demandes et les exemptions de visa.

143. Plusieurs membres de la commission souhaitent savoir si les normes biométriques recommandées par l'OACI vont devenir des spécifications universelles applicables à tous les passeports et tous les documents de voyage. Le représentant de l'OACI répond qu'il incombe à chaque Etat de décider d'insérer ou non des données biométriques dans les passeports et les documents de voyage nationaux qu'il délivre. Les spécifications adoptées par l'OACI et l'ISO ne sont que des modèles techniques et non des documents d'orientation. Autrement dit, si un Etat choisit d'utiliser des mesures biométriques, il doit suivre la spécification technique correspondante. Néanmoins, les spécifications de l'OACI et les normes de l'ISO sont nécessaires pour parvenir à une interopérabilité mondiale aux fins de confirmer l'identité des détenteurs légitimes de documents.

144. Après qu'on lui a demandé si les membres d'équipage des aéronefs doivent avoir un passeport et un certificat de membre d'équipage (CMC), conformément au paragraphe 3.24 de l'annexe 9 de la Convention de Chicago, l'orateur répond que l'annexe 9 stipule qu'ils n'ont pas à avoir un passeport, mais que cette règle n'est pas très appliquée. Quelques Etats ne demandent ni passeport ni visa, tandis que bon nombre d'entre eux exigent un passeport mais pas de visa lorsque les requérants sont en possession d'un certificat de membre d'équipage. De nombreux Etats ont signalé des différences sur ce point. L'OACI travaille actuellement à la révision et l'actualisation des certificats de membre d'équipage pour que ceux-ci puissent être lisibles par machine et contenir des renseignements biométriques permettant de déterminer les membres de l'équipage qui peuvent être autorisés à entrer

temporairement sans visa. Toutefois, il leur faudra probablement continuer à avoir un passeport. Il souligne en outre les différences importantes existant entre le CMC et la PIM. A la question de savoir si l'on a discuté à la réunion du Groupe TAG/MRTD de mai 2003 la nécessité éventuelle de données biométriques dans la PIM, il répond que la réunion, à laquelle le BIT était représenté, a donné lieu à un échange d'informations d'ordre général et que les deux organisations sont convenues de collaborer et de poursuivre l'échange de données sur leurs travaux respectifs.

145. Concernant le communiqué de mai 2003 des pays du G8 sur la mise au point de techniques biométriques et leur application aux procédures et documents de voyage, le représentant de l'OACI précise que les pays du G8 sont tous membres de l'OACI et que, de manière générale, ils appuient ses travaux. L'OACI cherchera à renforcer sa collaboration avec les groupes de Roma et de Lyon du G8 sur les applications de la biométrie au secteur du voyage international. Le membre gouvernemental de l'Italie, qui a participé à ces deux groupes, fait savoir que les discussions se poursuivent, tout au moins entre pays européens, sur la meilleure façon de progresser dans le domaine de l'utilisation des données biométriques aux documents de voyage, étant donné que certains semblent préférer les empreintes digitales à la reconnaissance faciale. La question de la protection des données est également à l'étude.

146. Au nom de la commission, le président remercie le représentant de l'OACI de sa participation et des précisions qu'il a apportées à de nombreuses questions que la commission traite actuellement.

Article 2

147. Quatorze amendements à l'article 2 sont présentés.

Sous-titre

148. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.30, soumis par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Norvège et du Royaume-Uni, qui vise à ajouter sous le titre Article 2 le sous-titre «Demande et délivrance de pièces d'identité des gens de mer».

149. Les membres gouvernementaux de la Namibie et de la Suède approuvent la proposition.

150. L'amendement est adopté et le comité de rédaction se chargera de peaufiner le libellé exact.

Paragraphe 1

151. Le membre gouvernemental des Etats-Unis présente l'amendement D.22, au nom également du membre gouvernemental de la Norvège, qui vise à ajouter au paragraphe 1, après les mots «en fait la demande», les mots «et que le Membre juge conforme à la présente convention».

152. Pour le vice-président employeur, le texte semble inutile.

153. Le vice-président travailleur demande des précisions sur le fond de l'amendement. On ne comprend pas bien à quelle partie du projet de convention il s'applique.

154. Le membre gouvernemental des Etats-Unis explique qu'il ne fait pas allusion à un passage précis de la convention mais que l'objectif est de rappeler qu'il faut prévoir une procédure et/ou un traitement des demandes.

155. Si le vice-président travailleur peut accepter cette explication, il suppose que les Etats Membres ont déjà prévu des prescriptions et des procédures à cet effet.

156. Le vice-président employeur estime que l'amendement pourrait imposer à un Etat Membre une procédure de demande qui ne figure pas dans la convention. Il propose que ce point soit traité en même temps que les dispositions concernant les normes de qualité.

157. Le membre gouvernemental des Etats-Unis signale que ce point a un rapport avec l'annexe III. Il faut créer un système qui garantira la qualité de la pièce d'identification des gens de mer.

158. Pour le vice-président travailleur, appuyé par le vice-président employeur, il faut retirer l'amendement ou le placer entre crochets en attendant les résultats du débat portant sur l'annexe III.

159. Les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis retirent l'amendement.

160. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.32, soumis également par le membre gouvernemental du Royaume-Uni, qui vise à ajouter à la fin du paragraphe 1 la phrase: «Toute demande doit être soumise à une vérification visant à déterminer que le candidat exerce véritablement la profession de marin». A son avis, l'amendement touche le fond même de la convention, étant donné qu'il énonce clairement que le demandeur d'une pièce d'identité des gens de mer doit être réellement certifié comme tel.

161. Avant de discuter de l'amendement, le président attire l'attention sur les changements à apporter aux versions française et espagnole du texte des amendements.

162. Le vice-président employeur estime que l'utilisation de l'expression «exerce véritablement la profession de marin» peut prêter à confusion. Les termes «marin»/«gens de mer» étaient déjà définis dans l'annexe I. Le vice-président travailleur partage ce point de vue et s'oppose à l'amendement.

163. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni ajoute que, sans l'amendement, l'idée que la pièce doit être seulement délivrée à ceux qui travaillent en mer n'est pas évidente et qu'elle reste également floue dans l'annexe III.

164. Les membres gouvernementaux des Bahamas, du Danemark, de la France et de la Namibie ne soutiennent pas l'amendement.

165. Le membre gouvernemental de la Norvège déclare que, vu l'opposition à cet amendement, il faut s'assurer que l'annexe III contient des dispositions contraignantes qui couvrent ce point. L'amendement est retiré. Les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis retirent ensuite l'amendement D.22 suite à l'adoption des amendements précédents.

166. Le paragraphe 1 tel qu'amendé est adopté.

Nouveau paragraphe

167. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.31, soumis également par le membre gouvernemental des Etats-Unis, qui vise à ajouter après le paragraphe 1 un nouveau paragraphe se lisant comme suit: «Le marin aura le droit de présenter un recours administratif en cas de rejet de sa demande». Il insiste sur le fait qu'il est important que la convention comporte une clause relative au droit d'appel.

168. Les vice-présidents employeur et travailleur se déclarent favorables à l'amendement, à condition qu'il n'entraîne aucune obligation à recourir à une procédure d'appel précise. Le groupe des travailleurs demande toutefois que la langue utilisée reste neutre du point de vue du genre.

169. Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, de l'Algérie, du Chili, de Chypre, du Danemark, du Liban et de la République islamique d'Iran soutiennent l'amendement.

170. Le membre gouvernemental de Chypre rappelle que l'objectif de la convention est de renforcer la mobilité de ceux qui travaillent à bord d'un navire. Il peut y des personnes qui ne sont pas des gens de mer et qui exercent à bord une activité exigeant une carte d'identité des gens de mer, même si ce n'est que pour un seul voyage.

171. L'amendement est adopté sous réserve que la question de l'utilisation du féminin et du masculin soit confiée au comité de rédaction et que les changements nécessaires soient apportés au texte espagnol.

Nouveau paragraphe

172. Le membre gouvernemental du Canada présente l'amendement D.14, visant à ajouter un nouveau paragraphe. Cet amendement est soumis également par le membre gouvernemental de la France, et sous-amendé de sorte que le texte de l'amendement est le suivant: «Les Membres, après consultation des organismes d'armateurs et de gens de mer, devraient conserver le droit de délivrer à tous les gens de mer la pièce d'identité dont il est question dans la présente convention». Sans ce texte, il sera impossible à un Etat d'imposer aux gens de mer l'obligation de faire une demande de pièce d'identité.

173. Le vice-président employeur déclare qu'il est nécessaire d'examiner ce qu'il faut inclure dans les dispositions contraignantes de la convention et ce qu'il convient de laisser à l'appréciation des Etats Membres. Le paragraphe 2 de l'article 1 prévoit déjà la possibilité, en cas de doute, de consulter les organismes d'armateurs et de gens de mer pour déterminer les catégories de personnel qu'il faut considérer comme marins aux fins de la convention. Les raisons de cet amendement ne sont pas claires. Il est improbable qu'une personne puisse exercer le métier de marin sans être détenteur d'une pièce d'identité. Il s'oppose à l'amendement.

174. Le vice-président travailleur ne comprend pas comment l'Etat peut perdre son droit à délivrer la PIM. Les gens de mer qui ne sont pas des ressortissants, ou ceux qui ne sont pas des résidents permanents doivent se procurer la pièce auprès des autorités en charge des questions de nationalité dans leur pays. Le texte de l'amendement est confus, n'ajoute rien et ne sert pas l'objectif de l'instrument. Il signifie que les gens de mer peuvent perdre le droit à ce qu'un tel document leur soit délivré. Le groupe des gens de mer s'oppose donc à cet amendement.

175. Le membre gouvernemental de la Norvège estime également le texte peu clair. A propos des observations faites par le vice-président du groupe des gens de mer, il déclare que, au

titre du paragraphe 3 de l'article 6, un Etat peut perdre le droit à ce que d'autres Etats reconnaissent les documents d'identité qu'il délivre. Dans le texte présenté par le Bureau, un marin a le droit d'avoir une pièce d'identité des gens de mer dès qu'il en fait la demande. Il s'oppose à l'amendement.

176. Le membre gouvernemental des Etats-Unis se demande si l'amendement, tel que sous-amendé, peut également être interprété comme offrant la possibilité aux Etats du pavillon de délivrer des pièces d'identité des gens de mer.

177. Le membre gouvernemental des Pays-Bas fait remarquer que le texte du Bureau laisse entendre que l'initiative doit venir du marin. Il n'y a aucune idée de contrainte.

178. Le membre gouvernemental de la France déclare que son pays souhaite rendre obligatoire la détention d'une PIM pour tout marin servant à bord d'un navire français. Il pose la question de savoir si le texte du Bureau empêcherait son gouvernement d'agir à cette fin.

179. Le vice-président travailleur mentionne le cas de marins se livrant seulement à la navigation dans les eaux intérieures ou côtières. Cette catégorie de marins ne doit pas détenir de PIM, mais comme les conditions régissant le droit de détenir une pièce d'identité relèvent de l'Etat qui la délivre, les Etats peuvent en décider autrement. Il répète qu'il est opposé à l'amendement.

180. Le membre gouvernemental de l'Egypte appuie le texte du Bureau.

181. Les membres gouvernementaux du Canada et de la France retirent leur amendement, le membre gouvernemental de la France précisant qu'il agit ainsi à la condition que le texte de cette disposition tel qu'il est proposé permette aux Membres d'imposer à leurs nationaux l'obligation de détenir ce document.

182. La représentante du Secrétaire général confirme qu'un Etat Membre qui a ratifié la convention conserve le droit d'imposer à tous ses marins l'obligation de détenir une PIM conforme à la convention, pour pouvoir exercer leur métier.

Nouveau paragraphe

183. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.7 qui a pour objet d'ajouter un nouveau paragraphe qui se lirait comme suit: «Chaque Membre s'assurera que la pièce d'identité du marin est délivrée sans retard et sans frais pour le titulaire.» De nombreux marins sont forcés de payer pour obtenir un emploi, doivent lutter pour que leur salaire leur soit versé et s'acquitter de frais pour divers documents (certificats médicaux, visas, autres documents de voyages) nécessaires à leur activité. Les coûts de la facilitation liés à l'emploi d'un marin à bord d'un navire doivent être à la charge de l'armateur, mais les pouvoirs publics pourraient en payer en partie. Les marins restent à bord pendant longtemps et ils doivent pouvoir descendre à terre sans avoir à payer pour obtenir un document à cet effet. Les prescriptions de la convention n'offrent aucune assurance quant aux coûts de délivrance des PIM. Si le groupe des gens de mer comprend l'attitude des gouvernements vis-à-vis des coûts possibles de la technologie envisagée, il estime néanmoins qu'il ne lui appartient pas d'y faire face. Pour les travailleurs des transports aériens, par exemple, une convention de l'OACI établit que le coût des documents d'identité est à la charge des membres de l'équipage. Le même principe doit s'appliquer aux gens de mer. Il souhaite également s'assurer que chaque Membre délivrera la pièce d'identité sans retard.

184. Le vice-président employeur affirme que les armateurs ne défraient aucun des coûts afférents à d'autres documents dont les marins ont besoin pour conserver leur statut professionnel et qu'ils ne sauraient souscrire au financement de la PIM. Il fait valoir que les mots «ne rien coûter aux gens de mer et aux armateurs» à l'alinéa *a)* du paragraphe 2 de l'article 7 se réfèrent au processus de vérification qui incombe à l'Etat. Au cas où l'amendement du groupe des gens de mer serait adopté, il pourrait poser des problèmes au plan de la ratification.

185. Le membre gouvernemental de la Namibie comprend l'attitude du groupe des gens de mer sans pouvoir souscrire à l'amendement qui imposerait des limitations à certains gouvernements pour ce qui est du recouvrement des frais et rendrait donc la nouvelle convention difficile à ratifier. La question des coûts ne devrait pas figurer dans la convention. Dans son pays, le gouvernement défraie les coûts liés à la délivrance des documents d'identité nationaux, mais pas ceux des passeports. Ces questions ne sont pas du ressort du ministère en charge des questions du travail. Il appuie la partie de l'amendement demandant que la pièce d'identité soit délivrée sans retard.

186. Le membre gouvernemental de Chypre comprend les vues exprimées par d'autres membres gouvernementaux s'agissant du recouvrement des frais, mais dit pouvoir accepter l'amendement du groupe des gens de mer.

187. Le membre gouvernemental de la République islamique d'Iran ne peut adhérer à la partie de l'amendement relative à la délivrance de la PIM «sans retard», car le sens exact de cette expression n'est pas clair.

188. Le membre gouvernemental de l'Inde affirme que l'objectif de son gouvernement n'est pas que les gens de mer remboursent tous les frais encourus pour la délivrance de PIM. En principe, il convient de laisser au gouvernement le soin de déterminer à qui incombent les frais et de ne pas en traiter dans la présente convention.

189. Le membre gouvernemental de la Norvège appuie les observations faites par les membres gouvernementaux de la Namibie et de l'Inde. Il propose un sous-amendement soutenu par le membre gouvernemental du Canada visant à insérer le mot «injustifié» après le mot «retard» et à supprimer le reste du texte de l'amendement.

190. Le vice-président travailleur affirme que son groupe accepte d'ajouter le mot «injustifié» après «retard». Cela dit, il n'accepterait pas d'autre modification à leur amendement. Les compagnies aériennes, les centrales nucléaires et même certains centres d'affaires demandent à leurs salariés de porter des badges de sécurité mais, à sa connaissance, aucun de ces salariés n'a à les payer. Les normes de l'OACI en vigueur prescrivent que des pièces d'identité soient délivrées gratuitement au personnel navigant des compagnies aériennes. Le fait de faire payer aux gens de mer de telles pièces constituerait un précédent regrettable. Il s'agit d'une mesure très discriminatoire qui entraînerait pour les gens de mer des frais, alors que ceux-ci ont souvent peu d'autres possibilités de trouver un emploi. Il prie le secrétariat d'indiquer à la commission s'il existe d'autres professions pour lesquelles les travailleurs doivent prendre à leur charge les frais liés aux pièces d'identité. Dans la mesure où, dans le cas présent, de nombreux membres gouvernementaux de la commission ne sont pas prêts à utiliser pour guide les normes de l'OACI, ils seraient mal inspirés d'évoquer les normes de l'OACI devant le groupe des gens de mer lors des débats ultérieurs sur les données biométriques. Rappelant les arguments qu'il a avancés précédemment et insistant sur l'importance de la question pour son groupe, le vice-président travailleur demande qu'il soit procédé à un vote par appel nominal.

191. La représentante du Secrétaire général affirme que, à l'exception de la convention n° 108, il n'existe pas de norme internationale du travail qui porte sur la délivrance d'une pièce d'identité. D'autres renseignements pourraient être trouvés à l'échelle nationale ou par secteur. De nombreuses entreprises demandent à leur personnel de porter des pièces d'identité mais, à sa connaissance, ces pièces n'entraînent pas de frais pour les travailleurs. Le projet de recueil de directives pratiques sur la sécurité des ports que prépare l'OIT a trait à la question des pièces d'identité, mais pas à leur coût.

192. La commission procède ensuite à un vote sur le sous-amendement proposé. Ce sous-amendement est adopté à 24 960 votes pour; 720 votes contre; et 20 400 abstentions.

193. Après une brève interruption des débats, le président prend note de la volonté du groupe gouvernemental d'instaurer un dialogue ouvert et amical. Il demande aux partenaires sociaux de garder à l'esprit les difficultés que certains membres gouvernementaux rencontrent lorsqu'ils sont appelés soudainement à voter sur des questions politiques sans avoir eu la possibilité de consulter au préalable leur gouvernement respectif.

194. Compte tenu des résultats du vote précédent, le vice-président travailleur déclare qu'aucun vote n'est nécessaire pour le reste de l'amendement. Son groupe estime que l'insertion du mot «injustifié» après le mot «retard» est acceptable, et que la décision peut être laissée à la responsabilité du comité de rédaction. Il en est ainsi décidé.

195. L'amendement est donc adopté.

Paragraphe 2

196. L'amendement D.15 proposé par les membres gouvernementaux du Canada et de la France visant à remplacer dans la version anglaise du texte le mot «issue» par «issuance» est renvoyé au comité de rédaction.

197. L'amendement D.28 proposé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni n'obtient pas d'appui et n'est donc pas examiné.

198. L'amendement D.16, proposé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Grèce et des Pays-Bas relatif au refus de délivrance, à la limitation de validité ou au retrait de PIM, est retiré sous réserve d'être représenté éventuellement lors de l'examen des articles 7 et 8 auxquels il se rapporte davantage.

199. Le paragraphe 2 est adopté.

Paragraphe 3

200. Les membres gouvernementaux de la France et de la Grèce proposent l'amendement D.38 tendant à supprimer le paragraphe 3. Cette proposition est faite dans l'hypothèse que la PIM servira de document de voyage comme le prévoit déjà la convention n° 108. S'agissant de la délivrance de PIM à des résidents permanents, le membre gouvernemental de la Grèce est préoccupé par deux choses: d'une part, il importe de s'assurer qu'un même marin ne reçoit pas plusieurs PIM et, d'autre part, la définition de «résident permanent » varie considérablement d'un Etat Membre à un autre. De toute façon, des discussions avec d'autres membres gouvernementaux ont montré qu'il fallait être souple en délivrant des PIM aux résidents permanents, ce qui plaide en faveur du maintien de cette option.

201. Le vice-président travailleur souhaite que les Etats membres conservent la possibilité de délivrer une PIM aux marins ayant un statut de résident permanent. De nombreux marins ont leur résidence permanente à l'étranger et respectent les règlements administratifs de leur pays de résidence. Le groupe travailleur s'oppose donc à la suppression du paragraphe 3.

202. Le vice-président employeur espère que la solution retenue permettra la plus large ratification possible du nouvel instrument.

203. Le membre gouvernemental de la France fait observer que, dans son pays, seul l'Etat qui délivre les PIM à ses citoyens est habilité à établir l'identité des ayants droit et que des dispositions spéciales s'appliquent aux réfugiés et aux apatrides.

204. L'amendement est retiré.

205. Les membres gouvernementaux de l'Algérie, l'Egypte et de la République arabe syrienne proposent l'amendement D.13 tendant à supprimer les alinéas *a), b), c),* et *d)* du paragraphe 3. Après des précisions, il ressort que l'intention première des auteurs était de supprimer l'intégralité du paragraphe 3. Le membre gouvernemental de l'Egypte souligne que la question est de savoir si les autorités ont la capacité de vérifier le statut professionnel des requérants de PIM. Les Etats peuvent-ils garantir la fiabilité des renseignements fournis par leurs résidents permanents, connaissent-ils même leurs mouvements hors des frontières du pays? Comment peuvent-ils garantir qu'un résident permanent ne se servira pas de sa PIM à des fins illégales?

206. Le membre gouvernemental de l'Allemagne déclare que sa délégation ne peut appuyer la suppression des seuls alinéas et le maintien de la partie initiale du paragraphe 3 telle qu'elle figure dans la version imprimée de l'amendement.

207. Le vice-président employeur préfère conserver l'option d'une délivrance de la pièce aux résidents permanents, par les Etats membres, sauf si semblable solution devait gêner la ratification Il n'est pas favorable à la suppression du paragraphe 3 mais souhaite examiner le libellé de ses alinéas *a), b), c)* et *d).*

208. Le vice-président travailleur reconnaît que le statut de résident permanent pose des problèmes épineux. La PIM doit de préférence être délivrée par l'Etat du ressortissant mais dans bien des cas les marins ont établi leur domicile permanent et leur famille dans un pays autre que celui de leur nationalité. De l'avis du groupe des gens de mer, l'Etat Membre est responsable de l'individu et doit vérifier les données figurant sur la PIM. Il peut fort bien s'agir du pays de résidence permanente particulièrement lorsque les compétences professionnelles du marin sont certifiées par son pays de résidence. C'est le cas, par exemple, des brevets d'aptitude délivrés conformément à la convention STCW. Les alinéas *a), b), c)* et *d)* du paragraphe 3 offrent plusieurs options aux membres susceptibles d'être utiles pour la ratification. La suppression de ces alinéas *a)* à *d)* est acceptable pour les travailleurs, en revanche la suppression de l'intégralité du paragraphe poserait des problèmes puisque nombre de marins ont leur résidence permanente dans des pays différents de celui dont ils sont ressortissants.

209. Le président renvoie les délégués à la page 5 du rapport VII(2B) qui traite de la raison de l'éventuelle délivrance de PIM par les membres à leurs résidents permanents: «que les Etats sont généralement à même d'assurer l'identification positive vérifiable de ces personnes. Une disposition permet par ailleurs aux membres qui ne souhaitent pas reconnaître les pièces d'identité délivrées à des gens de mer qui sont résidents permanents d'en informer l'Organisation au moyen d'une déclaration faite au moment de la

ratification. Cette déclaration pourra ultérieurement être annulée.» Cette question appelle une prise de position claire de la part des membres gouvernementaux.

210. Le membre gouvernemental de la France précise que les alinéas font partie intégrante du paragraphe 3 et ne peuvent être supprimés. Les membres gouvernementaux du Danemark et du Portugal conviennent que les alinéas offrent des garanties essentielles. Toutefois, plusieurs délégations se disent d'accord avec le groupe employeur et affirment que le libellé des alinéas est problématique et qu'il doit être approfondi s'ils sont maintenus.

211. Un grand nombre de membres gouvernementaux s'opposent à la suppression du paragraphe 3 pour les raisons invoquées par le groupe des gens de mer.

212. Le vice-président travailleur se penche à nouveau sur le libellé du paragraphe 3 et ses implications. Le texte original du paragraphe donnerait à l'Etat Membre le droit mais pas l'obligation de délivrer un document d'identité des gens de mer à un marin qui est résident permanent sur son territoire national. D'après les alinéas *a)* à *d),* cependant, d'autres Etats Membres pourraient refuser d'accepter la PIM délivrée à un résident permanent d'un Membre qui choisit d'exercer ce droit. L'orateur doute de la sagesse de cette démarche. Certains Etats Membres ne souhaitent pas délivrer de PIM aux gens de mer qui sont résidents permanents sur leur territoire national et c'est leur droit. Toutefois, si un Etat Membre a accepté la responsabilité de délivrer des PIM aux marins ayant un statut de résident permanent, les autres signataires de la convention devraient reconnaître la validité de ces PIM. Si l'Etat de résidence a identifié de façon positive et vérifiable le marin, il n'existe aucune justification pour ne pas reconnaître la PIM. C'est pourquoi le groupe des gens de mer n'accepte pas les alinéas. Effectivement, une PIM qui n'est pas reconnue parce que délivrée par l'Etat de résidence du marin et non pas par l'Etat dont il est ressortissant est pratiquement inutilisable pour son titulaire. La partie initiale du paragraphe 3 n'a de sens que si les PIM délivrées aux résidents permanents sont reconnues par les autres signataires.

213. Le président confirme l'interprétation du libellé actuel donné par le groupe des gens de mer. Si les alinéas sont supprimés, la commission examinera la question de la reconnaissance des PIM lorsqu'elle abordera l'article 7.

214. L'amendement visant à supprimer le paragraphe 3 est retiré.

215. Le membre gouvernemental des Etats-Unis propose l'amendement D.24 qu'il modifie à la suite du débat précédent avec l'accord avec son co-auteur, le membre gouvernemental de la Norvège. L'amendement consiste dès lors à supprimer l'intégralité du texte qui suit le mot «territoire». L'orateur est conscient des inquiétudes exprimées par les membres gouvernementaux s'agissant de la délivrance de PIM à des résidents permanents et de la nécessité de veiller à ce qu'un marin ne puisse obtenir qu'une seule PIM valable. Il propose que cette question soit traitée par le groupe de travail chargé de l'annexe III.

216. Le vice-président employeur donne son accord et suggère que le groupe de travail considère la proposition ci-après: un Membre qui reçoit une demande de PIM d'un résident permanent doit prendre contact avec l'Etat dont ce résident est ressortissant afin de s'assurer que cet Etat n'a pas déjà délivré une PMI à cette personne.

217. Le vice-président travailleur se déclare d'accord. Prendre contact avec le pays dont le requérant est ressortissant permettra non seulement de garantir qu'une PIM n'a pas été délivrée précédemment à ce requérant mais également d'informer le gouvernement de ce pays qu'une PIM est sur le point d'être délivrée à ce marin.

218. Il est convenu que le groupe de travail étudiera la meilleure façon de tenir compte de ces préoccupations lorsqu'il examinera l'annexe III. Les membres gouvernementaux du Danemark, de la France, de l'Allemagne, de l'Irlande et du Portugal insistent sur la nécessité de déterminer des garanties.

219. L'amendement est adopté tel que sous-amendé. Par conséquent, l'amendement D.23 devient sans objet.

220. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, appuyé par le membre gouvernemental de la Grèce, présente l'amendement D.41 qui est immédiatement sous-amendé de façon que soit inséré après le paragraphe 3 de l'article 2 un nouveau paragraphe libellé comme suit: «Tout Membre qui délivre une pièce d'identité de gens de mer déclare ce faisant: *a)* qu'il s'oblige à admettre à nouveau sur son territoire sans autre formalité toute personne détenant une pièce d'identité de gens de mer délivrée par les autorités de son pays, en particulier sans que cette personne ait à présenter toute autre pièce d'identité; *b)* que, pendant que le marin se trouve hors du territoire du Membre qui a délivré la pièce d'identité, il ne procédera à aucune annulation ou aucun retrait de pièce d'identité qui aille à l'encontre des obligations qui lui incombent au titre de l'alinéa *a)* ci-dessus.» L'intervention est de tenir compte des différents points de vue des gouvernements sur la notion de résident permanent. Cela pourrait entraîner des difficultés, en particulier en ce qui concerne le retour des gens de mer dans leur pays. Il est de la responsabilité de l'Etat de savoir quelles personnes ont reçu des PIM.

221. Un représentant du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) croit comprendre que le projet de paragraphe 3 de l'article 3 présenté par le Bureau autorisera le pays d'asile à délivrer des PIM à des réfugiés reconnus comme tels et le pays de résidence habituelle à délivrer des PIM à des personnes apatrides. Etant donné qu'il est impossible de prévoir si un réfugié pourra rentrer un jour dans son pays en toute sécurité et dans la dignité, et s'il va perdre de ce fait son statut, le statut de réfugié devrait être considéré dans le projet de convention comme un statut permanent. Retirer la possibilité de délivrer des PIM à des non-ressortissants, ce que l'amendement D.41 aurait entraîné s'il avait été gardé dans sa version originale, aurait eu de graves conséquences sur les gens de mer réfugiés. Parce que le marin réfugié ne peut recevoir de pièce d'identité du pays dont il a la citoyenneté, la délivrance d'une PIM par le pays d'asile représente pour lui la seule solution. Le HCR est favorable à une version plus détaillée et à un renforcement des obligations relatives au retour des réfugiés dans leur pays pour les futurs détenteurs de la PIM, tel que l'amendement D.41 le propose; il espère toutefois sincèrement que la possibilité de délivrer des PIM à des étrangers sera maintenue, en particulier pour les réfugiés et les apatrides bénéficiant d'un statut officiel de résident.

222. Le membre gouvernemental de l'Allemagne présente le sous-amendement D.41, établi sur la base d'un compromis qui est le fruit de consultations menées au sein de son groupe gouvernemental: «Rien dans le présent article ne doit empêcher un Membre pour qui la convention s'applique de traiter les résidents permanents d'un autre Membre titulaires d'une pièce d'identité des gens de mer différemment de ses propres ressortissants en ce qui concerne l'admission sur son territoire, au cas où le retour au pays qui a délivré la pièce n'est pas garanti.» Il précise que le paragraphe 3 de l'article 2 est maintenu tel qu'amendé précédemment et que sa proposition vise à ajouter un nouveau paragraphe.

223. Le membre gouvernemental des Etats-Unis rappelle qu'une grande partie du texte du paragraphe 3 d'origine, tel que le Bureau l'a présentée par, a été supprimée par l'amendement D.24 et que seule la partie d'introduction au paragraphe 3 est conservée. Il croit comprendre que l'amendement D.41 a été entièrement remplacé par le sous-amendement proposé.

224. Le vice-président employeur affirme que cette proposition touche à une question complexe. Le passeport assure à l'Etat hôte que la personne admise sur son territoire peut revenir dans son pays. Un marin ayant le statut de résident permanent dans un Etat Membre pourrait penser que la PIM est un document équivalent qui lui accorde le droit au retour dans le pays de résidence permanente. En effet, quel autre document existe-t-il pour indiquer à l'Etat hôte que la personne sera autorisée à revenir dans l'Etat dans lequel elle est résidente permanente? Le texte proposé semble dire que les résidents permanents doivent être traités comme des ressortissants à moins que le retour dans le pays où la pièce a été délivrée ne soit pas garanti. L'orateur exprime ses craintes sur ce que cela peut entraîner en termes de renseignements supplémentaires à fournir. Il note également que les amendements portant sur la question seront discutés au titre de l'article 7.

225. La représentante du Secrétaire général rappelle à la commission qu'aucune décision n'a encore été prise concernant l'amendement D.41, tel que précédemment sous-amendé, qui est donc toujours soumis à la commission. Apparemment, la proposition de l'Allemagne remplace ce texte par un texte entièrement nouveau.

226. Le vice-président travailleur comprend que la proposition vise à ce que les Etats admettent sur leur territoire tout titulaire d'une PIM qui est résident permanent du pays de délivrance, sous réserve que celui-ci s'engage à l'accepter à nouveau sur son territoire. Toutefois, si cet engagement n'est pas garanti, l'Etat hôte peut traiter le cas du marin différemment. Dans ces conditions, son groupe est en mesure d'approuver l'amendement. Le membre gouvernemental des Etats-Unis et le vice-président employeur partagent cet avis.

227. Les membres gouvernementaux des Bahamas et de la République de Corée posent la question de savoir comment, si le paragraphe 3 de l'article 2 était entièrement remplacé par le nouveau texte, l'autorisation pour le marin de retourner dans le pays ayant délivré la pièce peut être garantie.

228. Le vice-président travailleur déclare qu'il a accepté le nouveau texte étant entendu que les alinéas *a)* et *b)* de l'amendement D.41 tels que sous-amendés étaient maintenus, selon quoi le pays délivrant la pièce s'engage à admettre à nouveau tout marin à qui il aura délivré une PIM. Si ce n'est pas le cas, il propose alors que le texte soit rédigé à nouveau pour qu'il soit tenu compte du problème soulevé par les membres gouvernementaux des Bahamas et de la République de Corée. Le membre gouvernemental de l'Italie est également d'avis que l'Etat qui a délivré la PIM doit garantir qu'il admettra à nouveau sur son territoire le titulaire de celle-ci. En cas contraire, son gouvernement ne peut appuyer l'amendement.

229. La représentante du Secrétaire général souligne que, si la proposition du représentant gouvernemental de l'Allemagne est adoptée, l'Etat qui a délivré la PIM n'aura aucune obligation de garantir le retour de son titulaire, ce qui pourrait l'autoriser à traiter différemment cette personne. La question est donc transmise au groupe de travail sur l'article 7 en vue de la rédaction d'un nouveau texte.

230. Lorsque le représentant du gouvernement de la Grèce, s'exprimant en tant que président du groupe de travail sur l'article 7, lequel a également traité le paragraphe 3 de l'article 2 et les paragraphes 6 et 9 de l'article 4, présente son rapport à la commission, il déclare que son groupe de travail a examiné la question du refus du droit d'entrée aux marins titulaires de documents d'identité délivrés sur la base de leur statut de résidents permanents étrangers, ainsi que celle de savoir dans quel pays ils devaient retourner. Selon l'un des Membres, ceci est un sujet particulièrement préoccupant et il y a désaccord sur la question de savoir si les gens de mer ayant une résidence permanente dans un autre pays que le leur représentaient une population petite ou grande. Il est admis que la PIM n'est pas un

passeport mais plutôt un document d'identité indépendant. La question est posée de savoir si les Membres ont besoin de s'exprimer quant à la reconnaissance réciproque des documents délivrés aux gens de mer résidents à l'étranger. Certains gouvernements souhaitent avoir des garanties que les marins ayant une résidence permanente dans l'Etat qui leur a délivré une PIM et entrant provisoirement sur leur territoire pourront retourner dans leur pays de résidence. La majorité des gouvernements ne partage pas ce point de vue car, selon eux, la pièce d'identité des gens de mer n'est pas un document de voyage. Le groupe de travail n'est pas en mesure de trancher sur la question et décide de la soumettre à la commission.

231. Le membre gouvernemental de l'Allemagne répète que l'amendement D.41 tel que sous-amendé a pour but de trouver un équilibre entre l'objectif visant à faciliter la permission de descendre à terre des gens de mer et les mesures de sécurité requises par les Etats. L'Allemagne ne va pas délivrer de PIM à des gens de mer étrangers ayant le statut de résident permanent. Si d'autres pays souhaitent le faire, elle ne va pas les en empêcher, ce qui témoigne de la souplesse de son gouvernement. Dans sa dernière version, l'amendement D.41 vise à garantir le droit aux étrangers bénéficiant d'un statut de résident permanent et détenant une PIM d'être à nouveau admis sur le territoire de l'Etat qui a délivré la PIM.

232. Le vice-président employeur considère que le contenu de l'amendement D.41 relève de chaque gouvernement. Il souligne que de grandes modifications ont été apportées au projet de texte de la convention à la suite des premiers débats sur le paragraphe 3 de l'article 2 et, en conséquence, après la discussion de l'amendement D.41. Il propose qu'il soit considéré que le paragraphe 4.2 de l'article 7, tel qu'il est libellé actuellement, discuté au sein du groupe de travail et adopté par la commission, réponde à la préoccupation spécifique de l'Allemagne en termes de sûreté nationale.

233. Selon le vice-président travailleur adjoint, cette question n'aurait été un problème que si la PIM avait été considérée comme un document de voyage. La commission est toutefois d'avis que les gens de mer doivent être en possession d'un passeport pour un passage en transit et pour embarquer à bord d'un navire. Les modifications apportées à l'article 7 visant à utiliser la PIM en remplacement du passeport dans les cas de transferts seraient une solution à tous ces problèmes. Il présente toutefois un texte de compromis sous forme de sous-amendement, selon lequel le paragraphe 3 de l'article 2 devient: «Chaque Membre peut délivrer les pièces d'identité mentionnées au paragraphe 1 aux gens de mer qui bénéficient du statut de résident permanent dans son territoire, étant reconnu que les résidents permanents doivent en tout état de cause voyager conformément aux dispositions du paragraphe 4.1 de l'article 7.»

234. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Namibie approuvent le sous-amendement du groupe des travailleurs.

235. Les membres gouvernementaux du Liban et de la République arabe syrienne s'opposent à cet amendement, ainsi qu'au sous-amendement proposé. Le membre gouvernemental de la France répète que l'Etat qui a délivré la pièce est en mesure de garantir seulement l'identité de ses ressortissants et estime que, en supprimant les alinéas *a)* à *d)* du paragraphe 3, on a réduit la valeur accordée à la PIM.

236. L'amendement tel que sous-amendé est adopté. L'article 2 est ainsi adopté.

Paragraphe 4

237. Le paragraphe 4 est adopté sans modification. L'article 2 est donc adopté.

Article 3

238. Neuf amendements sont soumis à l'article 3. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège présentent leur amendement D.33, qui propose d'ajouter un sous-titre. L'amendement est adopté et renvoyé au comité de rédaction.

Paragraphe 1

239. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.34, visant à supprimer le paragraphe 1 et l'amendement D.35, qui consiste à supprimer le paragraphe 2. Ces amendements sont rejetés.

240. Le paragraphe 1 est adopté.

Paragraphe 2

241. Le membre gouvernemental des Etats-Unis présente, également au nom du membre gouvernemental de la Norvège, l'amendement D.25 qui vise à remplacer les mots «Sous réserve du respect des dispositions de cet article,» par les mots «Sous réserve que tout amendement apporté est conforme à l'article 4,». Il précise que cet amendement est d'ordre rédactionnel.

242. Les vice-présidents employeur et travailleur approuvent l'amendement, qui est adopté.

243. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.36 visant à supprimer les mots «cet article» et à les remplacer par «l'article 4». L'amendement est rejeté.

244. La membre gouvernementale des Pays-Bas, s'exprimant également au nom des membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Etats-Unis, présente l'amendement D.17 qu'elle sous-amende immédiatement au nom de ses auteurs. Le sous-amendement consiste à ajouter, après le mot «annexe I», les mots «– à l'exception de la sélection de données biométriques qui appellent une modification de l'article 4 –». Sans cette modification, la décision relative au choix des données biométriques à utiliser doit être prise par simple procédure d'amendement. La question est trop délicate pour une telle procédure.

245. Le vice-président employeur est d'accord que le texte tel que présenté par l'OIT nécessite des précisions.

246. Après avoir écouté la présentation du représentant de l'OACI, le vice-président travailleur affirme que, pour lui, il n'est pas clair que des données biométriques soient nécessaires et que, si elles devaient l'être, il ne serait peut-être pas utile de préciser de quelles données biométriques il s'agirait. Son groupe est favorable à l'utilisation de la mesure biométrique de l'empreinte digitale mémorisée sur un code-barres. Appuyé par le membre gouvernemental des Etats-Unis, il ajoute que les débats sur cette question dépendent des résultats des débats sur l'article 4.

247. Le membre gouvernemental de la Grèce, qui a présidé le groupe de travail chargé d'examiner les sept amendements, présente une version sous-amendée de l'amendement D.26 au nom des gouvernements du Japon, de la Norvège et des Etats-Unis. Intervenant au nom du groupe de travail, il sous-amende immédiatement l'amendement de façon à ajouter après les mots «procédures relatives aux gens de mer» la phrase suivante: «Toutefois, tout Membre qui a ratifié la présente convention peut adresser au Directeur général dans un délai de six mois suivant la date de l'adoption d'un tel amendement une

notification précisant que l'amendement ne lui est pas applicable ou qu'il ne le sera qu'ultérieurement à la suite d'une nouvelle notification écrite.»

248. Le membre gouvernemental des Pays-Bas propose un sous-amendement, appuyé par le membre gouvernemental de la Chine, tendant à porter le délai à douze mois – un délai de six mois étant insuffisant.

249. Le vice-président travailleur adjoint déclare que son groupe n'est pas favorable aux douze mois car ce délai est contraire aux dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Tant le vice-président employeur que lui-même préfèrent un délai de six mois.

250. L'amendement est adopté tel que sous-amendé.

251. Le vice-président travailleur adjoint présente l'amendement D.8 qu'il sous-amende immédiatement de façon à ajouter, après les mots «Conférence internationale du Travail», les mots suivants: «, agissant selon l'avis d'un organe maritime tripartite de l'OIT dûment constitué».

252. Le vice-président employeur et les membres gouvernementaux des Bahamas et de l'Italie appuient l'amendement tel que sous-amendé, sous réserve que le Bureau utilise un libellé correct conforme au contexte de la présente convention.

253. Le membre gouvernemental des Pays-Bas fait observer que l'adjonction du mot «tripartite» est appropriée mais que la constitution d'un organe de ce type leur pose un problème. Le mandat de cet organe et ses incidences financières pour le Bureau n'ont pas été examinés.

254. Le membre gouvernemental du Danemark déclare que l'organe en question diffère de celui évoqué lors de la discussion de l'article 6. Elle croit comprendre qu'il s'agira d'un organe consultatif spécial qui n'aura pas à se réunir fréquemment.

255. En réponse à la question posée par le membre gouvernemental des Pays-Bas, la représentante du Secrétaire général déclare qu'il convient de distinguer entre l'organe évoqué à l'article 6 et celui proposé dans le présent article. Ce dernier sera convoqué en fonction des besoins pour ne traiter que des seuls amendements à l'annexe. Il sera établi par le Conseil d'administration, ses coûts seront minimes puisqu'il pourra, par exemple, revêtir la forme d'un sous-comité tripartite de la Commission paritaire maritime. La présente convention ne doit pas comporter de détails relatifs à cet organe puisqu'il incombera au Conseil d'administration de les définir.

256. L'amendement tel que sous-amendé est adopté.

257. Le membre gouvernemental du Danemark, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental de la Norvège, présente l'amendement D.1, qu'elle sous-amende immédiatement, qui vise à ajouter, après les mots «à la Conférence,», les mots suivants: «y compris au moins la moitié des Membres qui auront ratifié la présente convention.». Elle affirme qu'il importe que les Etats qui ratifient la convention participent, en tant que groupe de pairs, au vote d'amendements pouvant avoir des conséquences pour eux. A ce sujet, elle évoque les discussions en cours qui portent sur les dispositions en matière d'amendement dans le cadre de l'élaboration d'une convention du travail maritime consolidée.

258. Le vice-président employeur n'est pas favorable à l'amendement tel que sous-amendé car la convention comporte déjà suffisamment de mesures conservatoires.

259. Le vice-président travailleur adjoint souscrit au principe de l'amendement.

260. Le membre gouvernemental de l'Inde demande des précisions sur la question de savoir si la procédure d'amendement est appliquée pour la première fois et si une telle disposition est, ou non, conforme à la Constitution de l'OIT. Elle a le sentiment qu'une disposition de cette nature découragerait les pays qui n'auraient pas encore ratifié la convention de le faire. Faisant observer que son gouvernement est sur le point de ratifier la convention n° 108, elle demande quel sera le processus en vue de la révision de cette convention.

261. La représentante du Secrétaire général répond que la question a déjà été abordée au sein du groupe de travail de haut niveau sur les normes du travail maritime mais que cette procédure est prévue pour la première fois dans la présente convention. Elle estime qu'une disposition de cette nature favorise la ratification plutôt qu'elle ne la défavorise. Par ailleurs, elle ne contredit pas la Constitution de l'OIT. Concernant la ratification de la convention n° 108, elle demande aux autorités compétentes de prendre en considération la nouvelle convention.

262. Le membre gouvernemental du Danemark ne comprend pas pourquoi le groupe employeur s'oppose à cette disposition. Elle ne pense pas qu'elle porte atteinte aux décisions adoptées en matière de procédures d'amendement de la nouvelle convention du travail maritime consolidée.

263. Le vice-président travailleur espère que l'organe tripartite comptera parmi ses membres ceux qui ont ratifié la convention. Le groupe employeur ne s'oppose pas à la disposition bien qu'il craigne qu'elle ne constitue un précédent.

264. L'amendement tel que sous-amendé est adopté.

265. La commission se penche à nouveau sur l'amendement D.17, soumis par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Etats-Unis et des Pays-Bas et sous-amendé par la suite pour que soient ajoutés, après les mots «annexe I», les mots «– à l'exception de la sélection de données biométriques qui appelle une modification de l'article 4 –».

266. Le membre gouvernemental des Pays-Bas, appuyé par le membre gouvernemental de l'Allemagne, affirme que les données biométriques sont dans son pays une question très sensible qui doit être portée devant le Parlement. C'est la raison pour laquelle sa délégation a demandé lors de l'examen de l'amendement D.26 un délai plus long (douze mois plutôt que six), les procédures parlementaires exigeant du temps.

267. Le vice-président employeur, appuyé par le vice-président travailleur adjoint, reconnaît que la question est délicate. Toutefois, il n'appuie pas l'amendement car les dispositions concernant la sélection de données biométriques figurent déjà à l'annexe I. L'article 4 établit seulement qu'il y aura des données biométriques. Il réitère que la convention contient suffisamment de mesures conservatoires pour les Etats dans les procédures d'amendement des annexes.

268. Le membre gouvernemental des Pays-Bas répète que la question est d'importance pour sa délégation et pour le Parlement de son pays. C'est pour cette raison qu'elle souhaite cette exception à la procédure d'amendement simplifiée.

269. Le membre gouvernemental du Canada, appuyé par les membres gouvernementaux des Bahamas, de la Namibie et de la Norvège, n'appuie pas l'amendement. Il déclare qu'en vertu des procédures d'amendement tacites des annexes, les Etats Membres peuvent notifier le Directeur général du BIT qu'il ne leur est pas possible de souscrire à la norme amendée, ce qui doit être suffisant.

270. Le membre gouvernemental de la République de Corée s'oppose à ce que l'on mentionne l'article 4 puisqu'il n'y est pas question de la nature des données biométriques, qui n'apparait qu'à l'annexe I. Il n'y a donc pas lieu d'amender l'article 4. Il rappelle que l'on a accepté de faire figurer dans le texte la question de l'évolution future de la technologie.

271. Etant donné la position de la majorité des membres de la commission, les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Pays-Bas et des Etats-Unis retirent l'amendement D.17.

272. L'article 3 est adopté.

Article 4

273. Quarante-neuf amendements ont été soumis à l'article 4.

274. L'amendement D.76 présenté par les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège, consistant à ajouter le sous-titre «Présentation du modèle», est adopté par consensus et transmis au comité de rédaction.

Paragraphe 1

275. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental des Pays-Bas, présente l'amendement D.55 qui vise à remplacer, au paragraphe 1, le mot «simple» par le mot «complet». Cet amendement a pour but d'éviter tout malentendu.

276. Le vice-président employeur, soutenu par le vice-président travailleur et le membre gouvernemental du Liban, s'oppose à cet amendement. Le mot «complet» ne contient pas la notion de «simple» et ne fait qu'entraîner des complications supplémentaires.

277. L'amendement est retiré.

278. Le président ouvre les débats sur l'amendement D.56 (voir ci-dessous) et rappelle à la commission que cet amendement se rapporte à plusieurs autres amendements, à savoir les amendements D.79, D.80, D.81, D.104, D.65 et D.67.

279. Le membre gouvernemental de l'Inde présente l'amendement D.56, proposé en association avec les membres gouvernementaux de l'Indonésie et du Pakistan. L'amendement consiste à supprimer les mots «devra intégrer la technologie la plus récente». Elle explique que son pays souhaite éviter que l'on utilise la notion de «technologie la plus récente» car on ne sait pas encore exactement à quoi correspond cette technologie. L'intervention du représentant de l'OACI laisse entendre que la technologie qui est préférée est celle de la reconnaissance faciale par mesures biométriques, mais, cela dit, on n'a aucune indication du coût. L'efficacité, la disponibilité et le coût de la technologie constituent des questions essentielles. Avant de prendre des décisions de ce type, l'OIT devrait prendre conseil auprès d'experts techniques. La commission discute actuellement d'une technologie que l'OACI, qui a pourtant créé des groupes d'experts techniques sur ces questions, n'a même

pas encore adopté. L'OIT devrait décider de la technologie à utiliser, élaborer un programme de mise en œuvre et examiner à quelle fréquence il convient de réviser les prescriptions de la convention, tenir compte des progrès technologiques. Son intervention est soutenue par les membres gouvernementaux de la République islamique d'Iran, de l'Italie, du Liban et du Mexique.

280. Le vice-président employeur approuve également les points de vue exprimés par le membre gouvernemental de l'Inde. Le fait d'inclure une référence à «la technologie la plus récente» suppose une mise à jour automatique du contenu de l'instrument en fonction de l'évolution de la technologie, ce qui n'est pas approprié. Le vice-président travailleur partage cet avis, donne l'appui de son groupe à l'amendement D.56 et retire l'amendement D.79 s'y rapportant, ainsi que les amendements D.80 et D.81 qui en découlent. Le vice-président employeur retire ensuite l'amendement D.65, et les membres gouvernementaux du Canada et de la Grèce retirent leur amendement (D.104), ce qui fait que l'amendement D.56 est adopté.

281. Le membre gouvernemental de l'Allemagne présente l'amendement D.54, également au nom du membre gouvernemental des Pays-Bas qui est immédiatement sous-amendé de façon que soit remplacé dans l'alinéa *b)* du paragraphe 1, les mots «au coût le plus bas» par «à un coût rentable».

282. Le vice-président employeur, le vice-président travailleur et les membres gouvernementaux des Bahamas et du Liban s'opposent à l'amendement tel que sous-amendé.

283. Répondant à des points soulevés par le vice-président travailleur et le membre gouvernemental du Danemark, la représentante du secrétariat général déclare qu'il serait peut-être nécessaire que le comité de rédaction apporte quelques adaptations au texte afin de tenir compte de la suppression précédemment convenue (amendement D.51) à la première phrase du paragraphe 1.

284. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Pays-Bas retirent leur amendement tel que sous-amendé.

285. Les membres gouvernementaux du Canada, du Danemark, de la France et des Etats-Unis présentent l'amendement D.78, visant à ajouter à la fin de l'alinéa *a)* du paragraphe 1 de l'article 4 la phrase suivante: «L'Organisation internationale du Travail doit élaborer des directives sur les normes techniques à utiliser pour faciliter l'application d'une norme commune internationale.» Le membre gouvernemental du Danemark explique que, même après avoir supprimé «devra intégrer la technologie la plus récente», tout le monde est d'accord sur le fait qu'une certaine forme de technologie devra être utilisée. Pour faciliter les travaux des gouvernements, il serait utile de convenir d'une norme internationale commune. L'objectif du texte de l'amendement est similaire à celui du texte de l'article 8 de la convention (nº 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui a conduit à ce qu'un groupe d'experts tripartite de l'OIT élabore des directives utiles.

286. Pour la représentante du Secrétaire général, il serait préférable que ce point fasse l'objet d'une résolution ou, si cette solution est impossible, que l'on rédige à nouveau l'amendement.

287. Le vice-président employeur s'oppose à l'amendement et fait remarquer que l'évolution de la technologie rendrait ces directives obsolètes.

288. Le vice-président travailleur indique que son groupe a étudié les incidences budgétaires d'une telle disposition pour le Bureau, le calendrier d'élaboration des directives et la question de savoir si ces facteurs seront compatibles avec l'application rapide des PIM. Bien que l'intention de l'amendement soit louable, il n'a pas été appuyé.

289. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, en sa qualité de coauteur de l'amendement, appuyé par le membre gouvernemental de l'Allemagne, explique que cet amendement ne signifie pas nécessairement que l'OIT élaborera des normes; elle pourra décider de recourir éventuellement à une norme existante.

290. Le président indique que l'on pourrait traiter ce point dans une résolution ou sous-amender le texte pour qu'il se lise comme suit: «Les Etats membres doivent tenir compte de toute directive existante élaborée par l'Organisation internationale du Travail sur les normes de technologie à utiliser pour faciliter l'application d'une norme internationale commune.»

291. Le vice-président employeur et le vice-président travailleur soutiennent d'une manière générale le texte.

292. Toutefois, le membre gouvernemental de la Grèce exprime des doutes quant à l'utilisation du mot «doit» et fait remarquer que les directives pourraient ne pas être prêtes au moment où un Etat ratifiera la convention et que le texte imposerait alors l'obligation à un Etat d'utiliser des directives qui n'ont pas encore été élaborées.

293. La représentante du Secrétaire général, forte du soutien du membre gouvernemental du Canada, cherche à répondre aux inquiétudes de la Grèce en insérant dans la proposition du président les mots «et disponibles au moment de l'application de la convention».

294. L'ajout proposé n'est toutefois pas appuyé par le vice-président employeur et le vice-président travailleur qui estiment qu'il pourrait entraîner un manque de cohérence dans l'utilisation des directives et, par conséquent, dans l'application de la convention.

295. Pour le membre gouvernemental de l'Italie, il est important que la commission se mette d'accord sur la technologie à utiliser dans les PIM délivrées conformément à la convention. Celle-ci pourrait être amendée à l'avenir pour tenir compte de l'évolution technologique.

296. Une fois ses doutes exprimés, le membre gouvernemental de la Grèce accepte de renoncer à son objection.

297. L'amendement tel que sous-amendé est adopté et renvoyé au comité de rédaction.

Paragraphe 2

298. Le président fait remarquer que plusieurs amendements (D.64, D.53, D.59, D.108 et D.82) ont été apportés au paragraphe 2 qui concerne la taille de la PIM et la question de savoir si elle devrait contenir un espace destiné à des informations supplémentaires.

299. Le vice-président employeur retire l'amendement de son groupe (D.64) en faveur d'un ou plusieurs autres amendements qu'il estime utiles.

300. Le membre gouvernemental de l'Allemagne présente l'amendement D.53 visant à remplacer dans le paragraphe 2 les mots «ne devra pas être plus grande qu'un passeport» par les mots «aura les dimensions d'un passeport habituel».

301. Le membre gouvernemental de la République de Corée soutient cet amendement puisqu'il est similaire dans son intention à son propre amendement (D.59). Ce faisant, il explique que ces deux amendements faciliteraient peut-être l'utilisation des mêmes machines pour lire les passeports et les PIM.

302. Pour le vice-président employeur et le vice-président travailleur, il serait raisonnable que le texte contienne une définition de la taille de la PIM. Toutefois, le texte proposé par le Bureau convient mieux.

303. Le membre gouvernemental du Portugal pense qu'il serait préférable d'examiner le type de document que devrait être la PIM et non sa taille. La PIM n'est pas un document de voyage mais un moyen d'identifier les marins professionnels, qui faciliterait leurs déplacements.

304. Le membre gouvernemental de l'Italie fait remarquer que les dimensions des passeports ont été fixées par l'OACI dans le document 9303, et que la commission n'a donc pas beaucoup de marge de manœuvre pour adopter une autre solution. L'orateur propose de faire référence aux tailles ID-1 et ID-2 pour les documents de voyage officiels lisibles à la machine, telles qu'elles sont recommandées dans le document 9303 de l'OACI.

305. Le membre gouvernemental du Canada est d'accord sur ce point et attire l'attention sur le fait que l'annexe I, dans son état actuel, ne porte que sur l'une des deux tailles normalisées. Il faut plus de souplesse, mais fixer quand-même certaines limites.

306. Le président, appuyé par le membre gouvernemental de la République de Corée, souligne que l'inclusion du texte proposé par l'Italie dans l'annexe I permettrait de traiter plus facilement de l'évolution des normes en question.

307. Le vice-président employeur et les membres gouvernementaux du Danemark, de la Grèce et du Liban préfèrent le texte du Bureau. Le membre gouvernemental de la Grèce ajoute que ce point pourrait être repris dans les directives susmentionnées proposées par l'OIT.

308. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de la République de Corée retirent leur amendement sous réserve que cette question soit examinée dans le cadre de l'annexe I.

309. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.82 visant à supprimer la phrase «Elle pourrait contenir un espace destiné aux informations complémentaires.» Il explique que pour son groupe, la PIM n'est rien de plus qu'un document d'identification. En tant que telle, elle doit permettre aux marins de se rendre à terre et, associée à un passeport, faciliter leurs mouvements lorsqu'ils souhaitent rejoindre ou quitter un navire. La convention n° 108 a cessé d'être crédible lorsque plusieurs Etats ont ajouté au document d'autres informations qui le rendaient moins reconnaissable en tant que document d'identité. Pour que la nouvelle convention soit un succès, il faudra qu'elle prévoie d'élaborer un document qui soit facilement reconnaissable en tant que PIM, sans contenir d'espace supplémentaire permettant d'y introduire d'autres informations.

310. Le vice-président employeur déclare que son groupe n'a pas d'idée très précise à ce sujet. Si l'amendement est adopté, les Etats Membres disposeront de la souplesse nécessaire pour ajouter d'autres informations, aussi longtemps que la pièce d'identité reste compatible avec l'annexe I.

311. Les membres gouvernementaux des Etats-Unis et du Japon présentent un amendement similaire (D.108) et soutiennent l'amendement D.82. Ce dernier est adopté par consensus,

et les amendements D.108 et D.52 présentés par les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Pays-Bas ne sont donc pas examinés.

312. Le paragraphe 2 est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

313. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni présente l'amendement D.44, soumis également par les membres gouvernementaux de l'Italie et de la Suède, visant à ajouter le nouveau paragraphe suivant:

> Au lieu de délivrer un document distinct, un Membre peut, après avoir consulté les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, fixer, à l'aide d'un système adhésif inviolable, la pièce d'identité du marin dans son passeport, sous réserve que les prescriptions requises au titre de la présente convention soient respectées. Un passeport ainsi validé doit avoir aux fins de ladite convention le même effet que la pièce d'identité des gens de mer. Celle-ci doit être conforme au modèle reproduit dans l'annexe I.

L'objectif est d'offrir une autre possibilité à la carte d'identité des gens de mer indépendante, ce qui pourrait offrir une marge de manœuvre bien nécessaire à certains Etats Membres. Cela n'est pas contraire à l'idée que la nouvelle PIM doit être simplement un document d'identité. Un document de voyage sera toujours nécessaire. La PIM sera introduite dans le passeport à l'aide d'un système adhésif. Il faut la considérer comme une option supplémentaire qui apaisera certaines craintes à propos des coûts, de la paperasserie et des formalités. L'amendement permet de retenir l'option actuelle dans l'article 2 de la convention n° 108, à savoir qu'un Etat Membre peut délivrer un passeport portant une indication précisant que le détenteur est un marin. Cela va également dans le sens de la Convention FAL de l'OMI. On peut donc considérer que la proposition actualise et étoffe cette disposition dans le nouvel instrument. Les membres gouvernementaux de l'Italie et de la Suède ajoutent que cette option est plus simple et moins coûteuse.

314. Le vice-président travailleur déclare que son groupe s'oppose à l'amendement pour plusieurs raisons. D'abord, les gens de mer se munissent de leur PIM lorsqu'ils descendent à terre, et laissent habituellement leur passeport dans un endroit sûr à bord du navire. Ensuite, on ne voit pas bien comment une telle disposition peut entraîner une diminution des coûts pour les Etats Membres. En troisième lieu, il est ennuyeux que l'emploi qu'occupe le marin figure sur son passeport même si cette indication est utilisée à d'autres fins, comme un voyage privé. En dernier lieu, les gens de mer qui sont résidents permanents dans un pays autre que celui dont ils sont ressortissants seront tenus d'utiliser le passeport délivré par leur pays et cela pourrait poser des problèmes.

315. Le membre gouvernemental du Portugal est d'accord sur ce point et ajoute que l'amendement va à l'encontre de l'objectif visant à mettre au point une carte d'identité des gens de mer simple et facilement identifiable et que l'utilisation d'un seul document pour deux objectifs pourrait rendre la gestion des bases de données nationales correspondantes difficile.

316. Le membre gouvernemental de l'Inde souscrit à cette idée et ajoute que, compte tenu du débat précédent, il ne sera pas possible d'ajouter des pages supplémentaires au passeport. Il n'est pas évident que cette disposition conduise à une diminution des coûts pour les Membres. Elle n'approuve donc pas l'amendement.

317. Le vice-président employeur et les membres gouvernementaux de l'Algérie, des Bahamas et du Brésil s'opposent à l'amendement.

318. Les auteurs retirent leur amendement. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni est déçu du fait que la nouvelle convention n'offrira pas la même souplesse que la convention n° 108.

319. Le membre gouvernemental de l'Italie répète que les caractéristiques physiques de la PIM doivent être harmonisées avec celles qui sont indiquées dans le document 9303 de l'OACI.

Paragraphe 3

320. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.73, également au nom du membre gouvernemental du Canada, visant à remplacer à la ligne 2 les mots «de l'autorité» par les mots «du fonctionnaire autorisé».

321. Le vice-président employeur préfère le texte du Bureau.

322. Le vice-président travailleur estime qu'il s'agit d'une question de forme.

323. L'amendement est retiré et le comité de rédaction est prié d'examiner s'il faut conserver les mots «et le titre».

324. Le membre gouvernemental de la Norvège présente l'amendement D.72, également au nom du membre gouvernemental du Canada, visant à supprimer les mots «, ainsi que des indications permettant de prendre contact rapidement avec cette autorité,».

325. Le vice-président employeur préfère le texte du Bureau.

326. Pour le vice-président travailleur, le fait d'inclure les coordonnées de l'autorité chargée de délivrer les documents peut remplir deux objectifs: fournir aux gens de mer un point de contact s'ils rencontrent un problème et offrir aux autorités chargées de l'immigration un accès rapide à la base de données contenant des informations sur les gens de mer, question qui préoccupe le groupe des travailleurs et qui sera examinée dans le cadre de l'article 5 et de l'annexe II.

327. Le représentant du Secrétaire général fait savoir que le centre permanent dont il est question au paragraphe 3 de l'article 5 pourrait être assez différent de l'autorité dont il est question dans la disposition à l'examen. Cette disposition ne veut pas dire que le centre permanent pourrait établir le «contact rapide» dont il est question à l'article 4. Il faut laisser aux Etats Membres la possibilité que ce soit la même autorité mais cela n'est pas obligatoire. Cette explication est appuyée par le membre gouvernemental de la Suède.

328. Compte tenu de cet éclaircissement, le vice-président travailleur s'oppose à l'amendement.

329. Le membre gouvernemental de l'Egypte appuie l'amendement car à son avis il n'y a pas besoin de faire référence à l'autorité dans cette disposition.

330. Toutefois, pour le membre gouvernemental des Bahamas, il importe que les autorités chargées de l'immigration sachent exactement avec qui prendre contact en cas de problème.

331. Le membre gouvernemental de Chypre propose de sous-amender le texte de façon à conserver le texte actuel du Bureau mais à remplacer les mots «prendre contact rapidement avec» par les mots «une vérification auprès de». Le sous-amendement n'est pas appuyé.

332. Les vice-présidents employeur et travailleur soutiennent le texte du Bureau et les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège retirent leur amendement.

333. Le membre gouvernemental des Pays-Bas présente l'amendement D.47, soumis par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Pays-Bas et des Etats-Unis, et sous-amendé de façon à remplacer à la troisième ligne la phrase «et contenir une déclaration établissant que ce document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la présente convention» par le texte suivant:

> , et les mentions suivantes:
>
> *a)* le présent document constitue une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003;
>
> *b)* le présent document n'est ni un passeport ni un autre document de voyage, sauf si un Membre décide de le traiter comme tel concernant l'accès à son territoire.
>
> Dans ces conditions, la convention ne restreint pas le droit d'un Etat à exiger un passeport ou tout autre document de voyage pour autoriser l'entrée sur son territoire.

334. Le membre gouvernemental des Pays-Bas, appuyé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Etats-Unis, souligne que la PIM est une carte d'identité et qu'elle ne peut pas être considérée comme un document de voyage valable. L'amendement évitera toute confusion sur ce point.

335. Le vice-président employeur déplore le fait que l'amendement soit présenté dans le cadre de l'article 4, qui concerne avant tout le contenu et les matières utilisés pour les pièces d'identité des gens de mer et non dans le cadre de l'article 7. Lorsque le groupe des employeurs a débattu des amendements à apporter à la convention 108, il a affirmé que la nouvelle pièce d'identité des gens de mer devrait faciliter leurs déplacements. Le libellé utilisé dans l'amendement D.47 semble aller à l'inverse de cet objectif. Lorsque la commission a examiné l'article 7, les employeurs étaient prêts à aborder la question de la reconnaissance du droit souverain des Etats à interdire l'entrée de telle ou telle personne sur leur territoire.

336. Le vice-président travailleur espère que les auteurs retireront leur amendement. La question est fondamentale pour le groupe des travailleurs, qui n'a aucun problème à expliquer l'objectif de la pièce d'identité des gens de mer. A cet égard, il approuve l'amendement proposé à l'alinéa *a)*. En ce qui concerne l'alinéa *b)*, il admet que la pièce d'identité des gens de mer n'est ni un passeport ni un document de voyage mais désapprouve l'ajout «sauf si un Membre ayant ratifié la présente convention ou y ayant adhéré ne choisit de le traiter comme tel». Le document est une pièce d'identité et non un document de voyage. Les gens de mer n'ont pas besoin de documents de voyage étant donné qu'ils ont déjà un passeport. Quant à l'alinéa indépendant commençant par «Dans ces conditions…», l'orateur se demande quelles seront les incidences pour les permissions de descendre à terre. Au regard de la convention FAL, il n'est pas nécessaire d'avoir un passeport pour descendre à terre et la pièce d'identité des gens de mer est suffisante à cette fin. Cet alinéa placé en fin de texte empêchera que les gens de mer descendent à terre dans certains pays, sauf s'ils sont titulaires d'un passeport ou de tout autre document.

337. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Pays-Bas proposent de reprendre l'examen de la dernière partie du paragraphe 3 (commençant par «Dans ces conditions…»), une fois que le débat sur l'article 7 sera terminé.

338. Le vice-président travailleur propose de sous-amender l'alinéa *b)* comme suit: «Le présent document est un document indépendant et ce n'est pas un passeport.», et de remplacer la dernière phrase par: «Les gens de mer ne sont pas tenus de présenter un passeport ni autre document de voyage pour être autorisés à descendre à terre.».

339. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Pays-Bas présentent un sous-amendement à nouveau amendé deux fois, qui vise à conserver les modifications à l'alinéa *b)* proposées par le groupe des gens de mer, mais à renvoyer l'examen du dernier alinéa du paragraphe 3 jusqu'à la fin des débats sur l'article 7.

340. Le vice-président travailleur ne tient pas à revenir sur cet amendement lors des débats sur l'article 7.

341. Le vice-président employeur note que, si le paragraphe sous-amendé est accepté, les gouvernements conserveront leur pouvoir en la matière, conformément à leurs droits de souveraineté comme stipulés au paragraphe 6 de l'article 7. Puisque plusieurs membres gouvernementaux ont soumis des amendements à l'article 7, il y a lieu de lancer un débat sur la question.

342. La commission adopte par consensus l'amendement ainsi amendé trois fois.

343. Le paragraphe 3 est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 4

344. Le membre gouvernemental du Japon retire l'amendement D.99 qu'il a présenté concernant ce paragraphe.

345. Le président ouvre le débat sur le paragraphe 4 de l'article 4, relatif à la validité maximale de la pièce d'identité des marins. Trois amendements (D.71, D.57 et D.51) sont identiques et le D.63 est similaire puisqu'il propose une durée de dix ans au lieu des cinq ans que préconisent les trois autres.

346. Le vice-président employeur présente l'amendement D.63 qui fixe la limite de validité des PIM à dix ans, ce qui est conforme aux recommandations de l'OACI relatives à la période de validité des passeports.

347. S'exprimant également au nom des membres gouvernementaux de l'Indonésie et du Pakistan, le membre gouvernemental de l'Inde présente l'amendement D.57 et le sous-amende immédiatement pour fixer la durée maximale de validité des PIM à cinq ans. L'OACI n'ayant pas encore adopté la période de cinq ans, il convient d'adopter dans l'instrument de l'OIT une période initiale de validité de dix ans.

348. Le vice-président travailleur approuve les points de vue exprimés par le vice-président employeur et ajoute que si les gens de mer ont à payer leurs PIM, plus la période de validité est longue, mieux ce sera pour eux.

349. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Etats-Unis et de la France souscrivent à une durée maximale de validité de cinq ans et font remarquer que cette période est conforme aux prescriptions régissant le renouvellement des brevets d'aptitude prévu dans la Convention STCW. De plus, une période plus courte permet plus de sécurité.

350. Pour le membre gouvernemental du Portugal, il ne devrait pas y avoir de rapport entre la période de validité des brevets émis conformément à la Convention STCW et les PIM

délivrées dans le cadre de la nouvelle convention de l'OIT, car la définition des «gens de mer» ou «marins» n'est pas la même dans l'une et l'autre de ces conventions.

351. Le vice-président travailleur rappelle aux membres de la commission, qui ont mentionné les normes de l'OACI, que les débats portent sur la question des pièces d'identité et non sur les documents de voyage.

352. Le membre gouvernemental des Etats-Unis déclare que les raisons avancées par l'OACI pour réviser la conception des formats de passeport sont notamment la lutte contre les contrefaçons et la vérification régulière de la bonne foi des requérants.

353. Le membre gouvernemental du Japon recommande que la validité des PIM soit la même que celle des passeports.

354. Les membres gouvernementaux de l'Australie et du Liban préfèrent une durée de validité de cinq ans. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud est bien conscient que la majorité des Membres est favorable à une période de validité de cinq ans mais il suggère que la convention offre une certaine souplesse, ce qui permettrait de répondre aux préoccupations en matière de coûts et d'encourager une plus large ratification par les Etats Membres.

355. Le vice-président travailleur reconnaît que la majorité des membres gouvernementaux est favorable à une durée de validité de cinq ans. Quelle que soit la décision prise, elle devra s'appliquer à toutes les autorités qui délivrent les pièces d'identité et ne pas varier d'un Etat à l'autre. Il propose le sous-amendement suivant: «dix années, sous réserve de renouvellement après les premiers cinq ans». Ceci contribuerait à réduire les coûts car il est plus facile de renouveler une pièce (s'il est indiqué qu'il s'agit d'un renouvellement) que d'en délivrer une nouvelle.

356. Les membres gouvernementaux du Danemark, de l'Italie et des Pays-Bas acceptent le libellé proposé.

357. L'amendement D.63 tel qu'amendé est adopté et les amendements D.71, D.57 et D.51 ne sont pas examinés.

358. Le paragraphe 4 tel qu'amendé est adopté.

Paragraphe 5

359. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.83 visant à remplacer les mots «contiendra les» par les mots «se limitera aux» à la première ligne du paragraphe 5. Le libellé «contiendra les» donne à penser que les renseignements énumérés ne sont que des exemples de renseignements que pourrait contenir la pièce d'identité de marin. C'est trop imprécis, la pièce d'identité doit contenir un ensemble de renseignements clairs et limités, communs à toutes les PIM délivrées par tout Etat Membre. C'est pourquoi le groupe travailleur propose d'utiliser les mots «se limitera aux» suivis par la liste des renseignements. Toute adjonction ou retrait peut être discuté mais le résultat final doit être une liste précise et définitive.

360. Le vice-président employeur apprécie la logique de la proposition faite par le groupe travailleur. Il appelle l'attention de la commission sur les critères relatifs aux données énumérées à l'annexe I et demande quel est le lien entre ces données et les renseignements répertoriés au paragraphe 5.

361. Le vice-président travailleur remercie le groupe des employeurs d'avoir soulevé cette question. Une lecture littérale de leur amendement signifie que les renseignements relatifs à l'autorité chargée de la délivrance ne figurent pas sur la PIM. Là n'est point leur intention, leur but est tout simplement de déterminer les renseignements qui devront figurer sur la pièce d'identité du marin et de s'assurer qu'aucun élément impropre ne s'y trouve.

362. Le membre gouvernemental de l'Allemagne fait savoir que la version en langue allemande du paragraphe 5 de l'article 4 du rapport VII (2B) se lit «inclura les renseignements suivants au sujet du titulaire» alors qu'il n'est pas fait état du titulaire dans la version anglaise. Le membre gouvernemental de la Namibie dit préférer la version en langue allemande.

363. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a le sentiment que le problème se résume à savoir quel texte il est souhaitable de voir figurer dans le corps de la convention et dans les annexes. Quoi qu'il en soit, le paragraphe 5 de l'article 4 devra être en harmonie avec l'annexe I; certains des amendements suivants sont susceptibles de donner une orientation en la matière.

364. La représentante du Secrétaire général indique que certains des éléments du paragraphe 5 ne se rapportent pas strictement au titulaire. Par ailleurs, l'annexe I contient le modèle complet des éléments qui figureront sur la pièce d'identité de marin. Si le libellé «se limitera aux» est choisi, il faudra déterminer quels éléments doivent passer de l'annexe I au paragraphe 5. Au sujet de l'observation des Etats-Unis, elle fait savoir qu'un amendement suivant, le D.110, propose les mots «les renseignements demandés dans l'annexe I». Si l'intention visée par le D.110 est de supprimer le reste du paragraphe 5, il s'ensuivra que tous les renseignements se trouveront à l'annexe I.

365. Le vice-président employeur dit que le paragraphe 1 de l'article 3 établit clairement que le contenu de la pièce d'identité de marin doit être conforme au modèle de l'annexe I. Quant au paragraphe 5 de l'article 4, on pourrait y inclure une phrase limitant le contenu aux renseignements énoncés à l'annexe I. Toutefois, si les alinéas sont abandonnés, il conviendra de se souvenir que la procédure d'amendement de l'annexe I est moins restrictive que celle de la convention. Le fait de conserver certains points dans la convention pourrait constituer une garantie.

366. Le vice-président travailleur dit que les renseignements demandés doivent figurer dans la convention. Cette liste peut être développée dans l'annexe. De toute façon, on trouve à l'annexe I seulement quelques éléments de plus qu'au paragraphe 5, par exemple l'autorité chargée de la délivrance, son numéro de téléphone, son adresse électronique et son site Internet ainsi que le lieu et l'endroit de la délivrance. Les données biométriques sont une question distincte qui sera traitée plus tard.

367. Le président fait remarquer que le transfert du contenu de l'annexe I au corps de la convention rendra plus difficile le processus d'amendement.

368. Le membre gouvernemental de la République de Corée propose que les renseignements devant figurer sur la PIM se limitent à ceux énumérés à l'annexe I. La liste peut inclure tous les éléments mais il sera plus aisé de modifier la liste des renseignements.

369. S'agissant de la proposition du membre gouvernemental de l'Allemagne de faire référence au titulaire, le vice-président travailleur pose la question de savoir si le numéro unique de référence renvoie à la pièce d'identité ou aux gens de mer. Dans ce dernier cas, est-ce que ce numéro reste valable tout au long de la vie professionnelle des personnes?

370. La représentante du Secrétaire général fait remarquer que, de l'avis du Bureau, le numéro unique de référence est spécifique au document et peut être modifié. Il n'est pas valable pendant toute la vie des gens de mer.

371. Le vice-président travailleur déclare que, dans ce cas, le numéro unique de référence peut être inclus dans l'annexe I accompagné d'informations comme l'adresse du site Internet de l'autorité qui délivre les PIM. Par ailleurs, étant donné que la validité du document concerne le détenteur, on pourrait conserver cette information dans le paragraphe 5.

372. Le membre gouvernemental de Chypre rappelle que le numéro unique de référence a été introduit sur proposition de son gouvernement. Dans son pays, un numéro de ce type est attribué aux gens de mer pour toute leur vie et il comporte des numéros correspondant au sexe des gens de mer, au pays dont ils sont ressortissants, à leur date de naissance ainsi qu'au numéro de série qui est alloué à ceux de même sexe et de même nationalité et ayant la même date de naissance. Ce système d'identification fonctionne très bien dans son pays.

373. Le président déclare que rien dans le présent projet n'établit un lien entre le numéro de référence et le marin. L'alinéa *i)* de la section III du rapport VII (2B) décrit à la page 30 le numéro unique de référence comme étant «le Code du pays» (voir I dessus), suivi pour chaque livret d'un numéro d'inventaire alphanumérique de neuf caractères au maximum.

374. Le membre gouvernemental des Etats-Unis souligne que jusqu'à présent dans le débat on a mélangé les deux idées: le numéro du cas, qui correspond toujours à la personne (gens de mer), et le numéro de contrôle du document qui identifie la pièce dont ils sont titulaires au moment. Le numéro de référence unique correspond au document et non aux gens de mer.

375. Le vice-président travailleur présente ensuite l'amendement au texte proposé par l'Allemagne qui se lit comme suit: «Les caractéristiques du détenteur figurant dans le document d'identité doivent se limiter à ce qui suit».

376. Le membre gouvernemental des Bahamas est d'accord sur ce point mais propose un libellé plus clair: «Les caractéristiques du détenteur figurant dans la PIM doivent se limiter à ce qui suit:».

377. L'amendement, tel que sous-amendé, est adopté et renvoyé au comité de rédaction.

378. Le membre gouvernemental des Etats-Unis explique que l'objectif de l'amendement D.110 est d'harmoniser le paragraphe 5 avec l'annexe I. Il souhaite entendre le point de vue de la commission sur cette question avant de présenter officiellement l'amendement étant donné qu'un sous-amendement pourrait s'avérer nécessaire et que l'on pourrait envisager de retirer l'amendement. L'alinéa *j)* de l'annexe I renvoie à un éventuel modèle biométrique.

379. Le vice-président employeur fait observer que le paragraphe 6 concerne l'adjonction éventuelle d'un modèle biométrique ou de toute autre présentation. Si l'intention est de mentionner ce point dans la liste de renseignements qui figurera dans la PIM, il faudrait également en faire mention d'une certaine manière dans le paragraphe 5.

380. Le vice-président travailleur indique que le numéro de référence unique pourrait figurer soit dans le paragraphe 5 soit dans l'annexe I, une fois que l'on aura tiré au clair la teneur qu'il doit avoir. Le modèle biométrique est facultatif. Le paragraphe 6 précise qu'il peut être demandé, sous réserve que certaines conditions soient remplies.

381. Le membre gouvernemental des Bahamas rappelle que dans un premier temps les membres gouvernementaux ont proposé que l'alinéa *j)* de l'annexe I devienne l'alinéa *j)* du

paragraphe 5, mais reconnaissant que cette solution rendrait les données biométriques obligatoires, ils ont estimé ensuite qu'il serait plus raisonnable de renuméroter le paragraphe 6 qui devient *j)* dans le paragraphe 5. Les Etats Membres disposeraient ainsi de directives préliminaires sur la manière de mettre en œuvre la convention avant d'avoir celles qu'élaborera l'OIT.

382. Le vice-président travailleur réaffirme la position du groupe des travailleurs selon laquelle la liste des renseignements à inclure dans la PIM ne doit pas être une liste facultative mais une liste définitive de renseignements réels comme le nom et le sexe des gens de mer, qu'il y ait un modèle ou pas. Les points facultatifs seraient plus à leur place dans l'annexe I qui offre davantage de souplesse.

383. Le membre gouvernemental des Etats-Unis peut soutenir les points de vue du groupe travailleur si à leur tour ils sont prêts à accepter l'ajout du numéro de référence unique dans la liste du paragraphe 5.

384. Le vice-président employeur n'est pas certain que le texte convenu au début du paragraphe 5 permette à la commission de déplacer des points et de les ajouter à l'annexe. La proposition des membres gouvernementaux de transférer le paragraphe 6 dans la liste du paragraphe 5 pourrait compliquer les choses. Il se peut que le modèle biométrique reste dans le paragraphe 6 ou soit supprimé et, dans ce dernier cas, il serait peut-être souhaitable d'ajouter une phrase d'introduction comme «Nonobstant le paragraphe 5…». En fait, il n'est pas plus justifié de conserver le numéro de référence unique dans la convention que dans l'annexe. Le membre gouvernemental du Japon approuve ce point de vue.

385. Le président demande l'avis de la commission concernant les conséquences de ses décisions antérieures, en particulier sur la question de savoir si les alinéas *h)* et *i)* peuvent être transférés dans l'annexe I étant donné qu'ils ne renvoient pas au titulaire de la PIM. Pour le membre gouvernemental de l'Allemagne, il est logique d'inclure ces alinéas dans l'annexe I. Seules les données concernant le titulaire de la PIM doivent être conservées dans la convention. Il en est ainsi décidé et l'amendement D.110 est retiré.

386. Le membre gouvernemental du Danemark demande si un numéro d'identité national du type de celui qui est délivré au Danemark et en Suède pourrait être utilisé comme le numéro de référence unique dont il est question à l'alinéa *i)*. La législation nationale exige que tous les documents officiels délivrés par l'Etat contiennent le numéro d'identification personnel qui est attribué aux citoyens, aux résidents permanents, aux réfugiés ou à tout autre personne recevant un document d'identification du pays hôte. La PIM appartiendra à cette catégorie.

387. Le vice-président travailleur fait observer que, puisque les alinéas *h)* et *i)* ont été transférés dans l'annexe I, on pourrait examiner la question lors de l'examen de cette annexe.

388. Les membres gouvernementaux de l'Inde, de l'Indonésie et du Pakistan présentent l'amendement D.58, sous-amendé ensuite par l'Inde et l'Indonésie, visant à supprimer le mot «numérique» de l'alinéa *f)*.

389. Le membre gouvernemental des Etats-Unis demande aux auteurs d'examiner l'amendement D.109 présenté par le Japon et les Etats-Unis qui offre la possibilité d'introduire une photographie numérique ou une photographie du type classique. Les auteurs retirent l'amendement D.58, et le vice-président employeur ainsi que le vice-président travailleur soutiennent l'amendement D.109.

390. Le membre gouvernemental de l'Allemagne demande que le groupe de travail chargé de l'annexe III aborde la question de la technologie afin d'éviter tout échange frauduleux de photographies du type classique. Les Etats qui choisiront cette méthode devront prendre des mesures en matière de sécurité.

391. L'amendement est adopté par consensus.

392. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège présentent l'amendement D.74 visant à supprimer les mots «ou, s'il est incapable de signer, une empreinte du pouce» de l'alinéa *g)*. Etant donné qu'une empreinte du pouce sur la page externe du document pourra être copiée et réutilisée de manière frauduleuse, la convention ne devrait rien mentionner à ce sujet.

393. Le vice-président employeur est favorable à cette proposition mais demande si la signature n'est pas également une forme de donnée biométrique.

394. Le vice-président travailleur soutient l'amendement.

395. Le membre gouvernemental de la Namibie soulève la question des gens de mer qui ne sont pas capables de signer. Quelle autre forme d'identification remplacera l'empreinte digitale?

396. Le vice-président travailleur répond qu'une personne qui ne peut ni lire ni écrire ne peut pas être un marin qualifié au sens de la Convention STCW. Les personnes illettrées ne doivent pas être engagées à bord de navires.

397. Le membre gouvernemental du Portugal rappelle que la définition du terme «marin» adoptée dans l'article 1 englobe non seulement les marins qualifiés mais également les autres personnels, comme les cuisiniers et les coiffeurs, qui ne font pas à proprement dit un travail de marin et qui pourraient être aussi incapables de signer.

398. Le membre gouvernemental du Canada explique en outre que traditionnellement ceux qui ne peuvent pas signer apposent un «X» à l'endroit de la signature, et ce en présence d'un témoin. Il n'est pas souhaitable d'introduire un tel détail dans l'instrument. Les gouvernements pourraient tout simplement s'en remettre aux règles applicables dans leur pays à cet égard.

399. Le membre gouvernemental de la Namibie demande si l'absence de signature sur certaines PIM n'affectera pas l'uniformité des pièces au niveau mondial et, par conséquent, leur lisibilité à la machine.

400. Le membre gouvernemental de la Grèce ajoute que la signature constitue une preuve que les gens de mer ont pris connaissance de la PIM et acceptent les conditions qu'elle prévoit.

401. Le vice-président travailleur rappelle que son groupe soutient l'amendement. Toute personne à bord d'un navire doit être capable de lire et d'écrire, ne serait-ce que pour pouvoir parfaitement assimiler une formation de base en matière de sécurité.

402. L'amendement est donc adopté.

403. Les amendements D.75 et D.105 sont retirés sans débat. L'amendement D.43 n'est pas soutenu. Les amendements D.155 et D.156 ont été reçus après la date limite de présentation et ne sont donc pas examinés.

404. Le paragraphe 5 est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 6

405. Le vice-président travailleur présente l'amendement D. 175 au paragraphe 6, qui consiste à ajouter après les mots «du titulaire» les mots «qui répondent à la spécification de l'annexe I». Cet amendement a pour but de préciser que la biométrie dont il est question est celle qui est spécifiée dans l'annexe.

406. Le vice-président employeur exprime son soutien à l'amendement qui est adopté.

407. Le membre gouvernemental de la Norvège présente, en son nom et au nom du membre gouvernemental du Royaume-Uni, l'amendement D. 70 visant à remplacer au paragraphe 6 les mots «peuvent» par «devront». La délégation norvégienne a pour objectif l'adoption pour la PIM d'une norme mondiale uniforme, reconnue à l'échelle internationale. La biométrie est indispensable pour atteindre cet objectif. Sa préférence va à une prescription internationale, mais si la commission a des objections, il pourrait alors se satisfaire du mot «peuvent» que l'on retrouve dans le texte présenté par le Bureau.

408. Le vice-président employeur affirme qu'il ressort clairement de la présentation de l'OACI que cette organisation penche actuellement vers l'adoption d'une norme biométrique. Toutefois, le représentant de l'OACI a aussi indiqué clairement que cette norme ne doit pas constituer une obligation pour les Etats Membres de l'OACI. C'est pour cette raison qu'il préfère le texte présenté par le Bureau.

409. Le vice-président travailleur déclare qu'il s'agit là d'une question très importante pour son groupe. Si un certain nombre de gouvernements ont indiqué qu'ils allaient opter pour l'utilisation d'une empreinte digitale biométrique sur un code-barres, son groupe aurait alors accepté de remplacer «peuvent» par «devront». Or, semble-t-il, aucun accord n'a encore été trouvé sur les données biométriques acceptées universellement qu'il convient d'adopter. Il se demande ce qui se passerait si un marin provenant d'un pays ayant délivré une PIM qui ne contient aucune donnée biométrique essayait d'obtenir une permission de descendre à terre dans un état qui, lui, exige que la PIM contienne de telles données. Son groupe peut envisager de changer «peuvent» par «devront» si cela facilite l'obtention par les gens de mer d'une permission de descendre à terre. Il convient de traiter l'article 7 avant de prendre une décision à ce sujet.

410. Le membre gouvernemental du Canada, soutenu par les membres gouvernementaux de l'Egypte, de la France et du Japon, n'est pas favorable à l'utilisation du mot «devront». Ceci retarderait tout le processus de délivrance de PIM car il serait impossible d'avoir immédiatement à disposition les renseignements suffisants et la technologie requise pour la délivrance des nouvelles PIM, conformément à l'article 9.

411. Les membres gouvernementaux de l'Algérie, du Chili, de Chypre, de l'Inde, de l'Irlande, de l'Italie, du Liban et du Nigéria préfèrent conserver le mot «peuvent».

412. Les membres gouvernementaux de la Chine et des Philippines déclarent qu'il est important que les Etats Membres hôtes précisent ce que l'incorporation ou non de la biométrie dans la PIM aurait pour conséquences sur les gens de mer.

413. Le membre gouvernemental du Danemark explique que son gouvernement n'exige pas de données biométriques des personnes entrant dans son pays. Si, toutefois, l'incorporation de la biométrie devait faciliter la permission de descendre à terre, alors son gouvernement y serait favorable.

414. Le vice-président travailleur affirme qu'une majorité des gouvernements semble préférer le texte du Bureau («peuvent»). Il faut cependant garder à l'esprit l'objectif essentiel qui est de faciliter la permission de descendre à terre. Les membres gouvernementaux de la Chine et des Philippines ont eu raison de demander aux Etats Membres hôtes qu'ils précisent les caractéristiques de PIM qu'ils demanderont pour accorder une permission de descendre à terre ou faciliter le transfert d'un navire à un autre. Il demande instamment aux gouvernements prêts à accepter l'empreinte digitale biométrique sous forme de code-barres à se faire connaître. Il répète qu'il est nécessaire de traiter l'article 7 avant de discuter plus avant le présent amendement.

415. Le vice-président employeur approuve le point de vue du vice-président travailleur qui consiste à repousser le choix des mots «peuvent» ou «devront» à la fin des débats sur l'article 7.

416. Le membre gouvernemental des Bahamas rappelle à la commission qu'il est important d'assurer une interopérabilité mondiale des données biométriques sélectionnées. Il pourrait accepter de changer le mot «peuvent» par «devront» si les données biométriques sont acceptables à l'échelle du globe.

417. Le membre gouvernemental de la Grèce propose que l'on s'attache à montrer en quoi les droits des gens de mer différeraient selon que l'on applique ou non la biométrie dans la PIM. Il est lui aussi d'avis de repousser le débat sur l'utilisation des mots «peuvent» ou «devront» jusqu'à la fin des débats sur l'article 7.

418. En consultation avec les vice-présidents, le président décide de reporter les débats sur l'amendement D.70 à la fin des débats sur l'article 7.

419. La commission renvoie les paragraphes 6 et 9 au groupe de travail dont le résultat des travaux figure sous l'intitulé «Paragraphe 9» ci-après.

Paragraphe 7

420. Prenant également la parole au nom des membres gouvernementaux du Japon et de la Norvège, le membre gouvernemental des Etats-Unis introduit les deux amendements D.143 et D.172 visant à remplacer les mots «Les renseignements ci-dessus» par «Les renseignements mentionnés à l'article 4 et à l'annexe I» dans le but de rendre le texte plus précis.

421. Le vice-président travailleur fait remarquer que l'amendement va à l'encontre des dispositions déjà adoptées par la commission. Il propose un sous-amendement tendant à supprimer la totalité du paragraphe, qui est adopté.

422. Le paragraphe 7 est supprimé.

Paragraphe 8

423. Le vice-président travailleur introduit l'amendement D.178 visant à remplacer le paragraphe 8 par le texte suivant: «Toutes les données concernant le marin enregistrées sur la pièce d'identité devront être lisibles visuellement». Compte tenu de la volonté de disposer d'une empreinte digitale biométrique mémorisée sous forme de code-barres, l'orateur suggère que toutes les données soient lisibles visuellement.

424. Le vice-président employeur craint que les données comprimées ne soient pas lisibles visuellement.

425. Le membre gouvernemental de l'Italie explique que le problème dépend du type des données biométriques utilisées et de la manière dont elles sont codées. Il n'y a pas d'accord international quant au type de modèle à utiliser mais il faut une interopérabilité mondiale. Une représentation d'empreinte digitale peut être introduite sur un code-barres lisible visuellement.

426. Le membre gouvernemental des Etats-Unis fait remarquer que si le code-barres lui-même est visible, les données véritables, à savoir l'empreinte du pouce, ne le sont pas.

427. Le membre gouvernemental de la République de Corée est d'avis que le texte du Bureau tient mieux compte de la nécessité de prévoir l'évolution technologique.

428. Le membre gouvernemental de l'Allemagne convient que la convention ne devrait pas imposer de restriction comme «lisible visuellement»; il annonce qu'il introduira par la suite un amendement visant à donner au marin accès à toute information qui n'est pas visible sur la pièce d'identité.

429. A la lumière de la discussion, le vice-président travailleur propose que le texte du Bureau soit modifié de la façon suivante: «Toutes les données concernant le marin enregistrées sur la pièce d'identité devront être visibles. Les gens de mer disposeront d'un accès facile à des machines leur permettant d'inspecter toute donnée les concernant qui ne peut faire l'objet d'une inspection visuelle.»

430. L'amendement est adopté tel que sous-amendé.

431. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, appuyé par le membre gouvernemental des Pays-Bas, soumet l'amendement D.140 visant à ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 8: «Cet accès sera fourni par l'autorité qui délivre la pièce d'identité ou en son nom.» L'objet de l'amendement est de montrer clairement qu'il incombe à l'autorité qui délivre la pièce d'identité de fournir l'accès aux données.

432. Le vice-président employeur soutient l'amendement qui est adopté.

433. Le paragraphe 8 est adopté, tel qu'amendé.

434. Le membre gouvernemental de Chypre soulève la question du statut des gens de mer dont la pièce d'identité arrive à expiration lorsque le navire est encore en mer.

435. Le vice-président employeur estime que cette question a déjà été abordée.

436. Le vice-président travailleur est d'avis que, même s'il appartient aux gens de mer de s'assurer que la pièce d'identité est valable pendant la durée de leur engagement, des problèmes risquent de se poser pour les gens de mer dont la durée du contrat peut atteindre 24 mois.

437. Le membre gouvernemental du Canada estime que l'annexe III pourrait préciser que les gens de mer seront en mesure d'entamer les formalités de renouvellement de leur pièce d'identité jusqu'à 24 mois avant l'expiration de celle-ci. Appuyé par le membre gouvernemental de Chypre, il propose que la question soit renvoyée au groupe de travail sur l'annexe III. Il en est ainsi décidé.

Paragraphe 9

438. Lorsque le membre gouvernemental de la Grèce, s'exprimant en tant que président du groupe de travail sur les paragraphes 6 et 9 de l'article 4, rend compte à la commission des résultats des travaux de son groupe, il présente ceux-ci sous la forme d'un nouveau texte contenu dans l'amendement D.209. Ce texte est le fruit d'un travail délicat d'arbitrage. Les paragraphes 6 et 9 de l'article 4 devraient être lus en sachant que les données biométriques sélectionnées doivent être basées sur une empreinte digitale imprimée sous forme de chiffres sur un code-barres (D.189). Le groupe de travail accepte la proposition d'amendement au paragraphe 6 de l'article 4 tel que la commission l'a précédemment sous-amendé. En fait, la raison pour laquelle le mot «devront» proposé à l'amendement D.70 a été choisi est que l'utilisation du modèle biométrique a été approuvée par beaucoup. Toutefois, afin de répondre aux préoccupations relatives aux coûts que les nations d'où les gens de mer sont originaires ont exprimées et afin d'encourager la ratification de la convention par ces nations, le groupe de travail est d'avis qu'il est important que la commission présente une résolution qui opte pour une approche commune OIT/OACI en vue d'une norme mondiale d'interopérabilité.

439. Le vice-président employeur, notant que chaque groupe concerné a fait des compromis, exprime le soutien de son groupe au projet de texte contenu aux paragraphes 6 et 9 de l'article 4, proposé par le groupe de travail.

440. Le vice-président travailleur remarque que le projet d'article proposé par le groupe de travail impose «un modèle ou d'autres représentations de la biométrie» plutôt qu'il ne laisse le choix. Il note également que le groupe de travail était convenu que les membres devaient avoir le choix des données biométriques à adopter. Lorsque la commission en viendra à discuter de l'annexe I, le groupe travailleur soumettra un amendement visant à convenir d'un «modèle biométrique sur la base d'une empreinte digitale imprimée sous forme de chiffres en code-barres conformément aux normes internationales à convenir». Estimant que les protections indiquées aux alinéas *a)* à *e)* sont dans l'ensemble acceptables, son groupe apporte son soutien total au texte proposé.

441. Les paragraphes 6 et 9 de l'article 4, présentés par le groupe de travail, ainsi que les décisions qui en découlent sur les amendements concernés, sont adoptés.

442. L'article 4 est adopté tel qu'amendé.

Article 5

443. Quinze amendements sont proposés à l'article 5.

444. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège présentent l'amendement D.69 visant à ajouter le sous-titre «Base de données électronique nationale» sous «Article 5». Cette proposition est adoptée et renvoyée au comité de rédaction.

Paragraphe 1

445. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège présentent l'amendement D.101 visant à remplacer la première phrase du paragraphe 1 par ce qui suit: «Chaque Membre doit faire en sorte que les dossiers concernant les pièces d'identité des gens de mer délivrées ou retirées par lui soient conservés dans une base de données électronique». Le membre gouvernemental du Canada demande si la question doit être soumise au comité

de rédaction ou examinée dans le cadre de l'annexe III qui traite du retrait des pièces d'identité des gens de mer.

446. Pour le vice-président travailleur, l'amendement va dans le sens des conclusions des débats que le groupe de travail a eus sur l'annexe III. Toutefois, la question des procédures de délivrance et de retrait des pièces d'identité des gens de mer ne doit pas être confondue avec celle du stockage des dossiers électroniques. Le groupe de travail estime l'amendement raisonnable et le soutient.

447. La représentante du Secrétaire général assure la commission que le texte proposé est déjà pris en compte dans l'annexe III. Elle confirme ensuite l'intention de l'auteur de conserver la deuxième phrase du paragraphe 1, à savoir «Les mesures nécessaires doivent être prises pour assurer la sécurité de la base de données contre toute altération ou accès non autorisé.»

448. Pour le membre gouvernemental des Bahamas, il est préoccupant que la commission n'ait pas encore été saisie de l'annexe III révisée et il souhaite qu'on le rassure sur le fait qu'elle reviendra sur la question en cas de contradiction entre l'amendement et l'annexe III. Le président répond que le texte de la convention prévaudra et que toutes adaptations ultérieures devront être introduites dans l'annexe.

449. Le vice-président travailleur souligne que les données concernant la délivrance et le retrait des pièces d'identité des gens de mer doivent être stockées dans la base de données. Il est normal que des questions pratiques, telles que le stockage, soient traitées dans le corps de la convention alors que l'annexe devrait traiter des procédures.

450. Le vice-président employeur souscrit à ce point de vue. Il propose que le comité de rédaction examine la question de savoir s'il est préférable de parler du stockage électronique d'«une référence à» ou d'«un dossier de» la PIM.

451. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, appuyé par la Namibie, propose un sous-amendement visant à inclure des informations sur la suspension d'une PIM ainsi que sur sa délivrance et son retrait.

452. Le membre gouvernemental de la France souligne que, au regard de la législation nationale, le stockage de données personnelles n'est autorisé que pendant un certain temps. Si une limite de temps concernant le stockage des informations n'est pas fixée, la convention risque de ne pas être ratifiable.

453. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, appuyé par la France, propose un sous-amendement visant à ajouter après la première phrase du paragraphe 1, la phrase suivante: «Chaque Membre peut décider de supprimer les données concernant des documents retirés à l'échéance d'une période de temps raisonnable.»

454. Le vice-président travailleur souligne qu'en cas de demande adressée à un Etat Membre sur la validité d'une PIM, la réponse sera ou «oui» ou «non». Il ne pourra être répondu que la PIM a été retirée ou suspendue étant donné que ce sont là des questions de procédure. La suppression des données concernant le retrait des documents est également une question de procédure qui devrait être traitée dans l'annexe III. Aux fins de la convention, il faut seulement une rubrique mentionnant la délivrance, la suspension ou le retrait d'une PIM. Le groupe des gens de mer n'approuve donc pas le sous-amendement de l'Allemagne mais appuie celui des Etats-Unis.

455. Le vice-président employeur soutient également le sous-amendement des Etats-Unis et rejette celui de l'Allemagne. Le groupe de travail est convenu d'une limite de temps de trois ans pour le stockage des données sur les retraits de pièce et cette limite pourrait être revue lorsque l'annexe III révisée sera renvoyée à la commission.

456. La représentante du secrétariat général met en garde contre le fait que le libellé du sous-amendement de l'Allemagne pourrait avoir un effet contraire à l'intention de ses auteurs étant donné qu'il donne la possibilité de conserver à titre permanent des données concernant la non-validité de pièces d'identité des gens de mer.

457. Le membre gouvernemental de la Norvège explique que la législation nationale sur la protection des données précise très clairement que toute donnée inutile ne doit pas être conservée. Il n'est pas dans les habitudes de la Norvège de suspendre les documents. La PIM est soit valable, ou en cas de retrait, elle est invalidée. Si le sous-amendement des Etats-Unis est adopté, le stockage des données deviendra une prescription. La notion de «suspension» n'est pas claire et elle sera difficile à appliquer dans le cadre de la législation nationale.

458. Le membre gouvernemental des Etats-Unis explique qu'il y a des circonstances dans lesquelles les autorités compétentes peuvent suspendre une PIM pour une période de temps définie pour des raisons disciplinaires, pénales ou médicales. A son avis, il faut traiter ces cas. Si une PIM est suspendue, elle ne sera plus un document valable au moment où la demande de vérification concernant le document est présentée.

459. Le membre gouvernemental des Pays-Bas indique que les termes «fera en sorte» l'inquiètent, étant donné qu'ils n'offrent pas de souplesse. Ce point sera peut-être difficile à concilier avec la législation nationale qui ne prévoit pas de suspension.

460. Le président précise que, si la législation nationale ne prévoit pas de dispositions concernant la suspension d'une PIM, il n'y a de toute évidence aucune raison pour qu'un Etat Membre introduise des informations sur la suspension dans la base de données.

461. Vu le large soutien en faveur de cette proposition, l'amendement est adopté tel que sous-amendé.

462. Le paragraphe 1 est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

463. Le groupe travailleur présente l'amendement D.84 visant à ajouter après le paragraphe 1 le nouveau paragraphe suivant: «Chaque Membre mettra en place des procédures permettant aux marins d'examiner et vérifier gratuitement la validité des données les concernant qui figurent dans la base de données ou y sont archivées.» Ce genre de procédures est déjà habituel dans plusieurs pays. Le vice-président travailleur espère que la convention facilitera une large acceptation de ce droit.

464. Le vice-président employeur partage le point de vue du groupe des gens de mer. Il faut envisager la possibilité que les gens de mer aient accès à de telles informations afin qu'ils puissent en vérifier l'exactitude. C'est le marin concerné qui est le mieux à même de rectifier les erreurs. Un tel accès ne doit rien leur coûter. Des procédures d'appel sont normalement prévues dans les législations nationales au cas où les informations stockées ne sont pas correctes.

465. Le membre gouvernemental des Etats-Unis propose de sous-amender le texte afin d'offrir la possibilité de modifier les informations erronées.

466. Le membre gouvernemental de l'Italie est tout à fait favorable à l'amendement étant donné qu'il va dans le sens de la législation italienne concernant l'accès aux données personnelles.

467. Tout en appuyant l'amendement qui va dans le sens de la législation allemande et de l'Union européenne, le membre gouvernemental de l'Allemagne propose de le sous-amender en y ajoutant «à tous les gens de mer auxquels a été délivrée une PIM». Une telle précision permettait de mieux délimiter les responsabilités.

468. Le membre gouvernemental des Etats-Unis appuie le sous-amendement qui est également soutenu par les membres gouvernementaux du Danemark et de la Grèce ainsi que par le groupe des gens de mer.

469. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud n'est pas favorable au sous-amendement proposé par l'Allemagne, étant donné qu'il n'est pas clair que les gens de mer concernés sont ceux à qui le document a été délivré. C'est ce que signifie clairement le paragraphe 1 de l'article 2.

470. Le vice-président travailleur souligne qu'il n'est pas nécessaire d'introduire des dispositions sur la sécurité à propos de la procédure d'examen des données et propose que le comité de rédaction examine ce point. Quant à la question de l'exactitude des données, il propose de sous-amender à nouveau le texte en ajoutant, après les mots «les concernant», «et de fournir les corrections nécessaires».

471. Le membre gouvernemental de l'Inde préfère la proposition initiale. La correction des données est en principe une procédure administrative qui devrait donc figurer dans l'annexe III. Les gens de mer ont seulement accès aux données alors qu'il appartient à l'Etat d'apporter les corrections.

472. Le groupe travailleur attire son attention sur le fait que le terme «procédure» dans le texte proposé a entièrement rapport avec la possibilité de faciliter l'accès aux données en vue de mettre en évidence toute erreur possible. Il appartiendra donc aux Etats Membres de vérifier si les corrections demandées sont nécessaires.

473. A la suite de ces débats, le texte suivant d'un nouveau paragraphe est adopté: «Chaque Membre doit mettre en place des procédures permettant à tous les gens de mer auxquels a été délivrée une pièce d'identité de vérifier la validité de toutes les données les concernant qui sont enregistrées ou stockées dans la base de données électronique et d'apporter toutes corrections nécessaires, sans aucun frais.»

Paragraphe 2

474. Le membre gouvernemental de la Grèce, appuyé par le membre gouvernemental de la Norvège, présente l'amendement D.45, qui insiste sur la nécessité de protéger les données essentielles servant à vérifier la PIM en remplaçant les mots «indispensables à» par les mots «nécessaires aux fins de».

475. Le vice-président employeur souscrit au libellé proposé car il renforce la protection des données relatives aux marins.

476. Le vice-président travailleur appuie également l'amendement mais propose que l'on conserve le terme «indispensables» plutôt que «nécessaires».

477. L'amendement est adopté tel que sous-amendé.

478. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.85, qui tend à ajouter les mots «et en satisfaisant à toutes les dispositions applicables en matière de protection des données» après les mots «le droit à la vie privée des gens de mer» afin de rendre les données encore plus sûres.

479. Le vice-président employeur appuie l'amendement qui est adopté.

480. Le membre gouvernemental du Canada, prenant également la parole au nom du membre gouvernemental de la Norvège, présente l'amendement D.106 qui consiste à remplacer la dernière phrase du paragraphe par la phrase suivante: «Les indications qui seront contenues dans la base de données sont celles qui sont énumérées aux paragraphes 5 et 6 de l'article 4 ci-dessus». A son avis, ces indications doivent figurer dans le corps de l'instrument.

481. Le membre gouvernemental de la Norvège dit que le but recherché est d'éviter une asymétrie entre la pièce d'identité et le fichier de la base de données.

482. Le vice-président employeur affirme que l'amendement n'a de sens qu'à condition de supprimer l'annexe II et doute qu'il faille placer plus d'informations que nécessaire dans la base de données.

483. Le vice-président travailleur s'oppose à la suppression de l'annexe II proposée par ces mêmes pays dans l'amendement D.102. De plus, la phrase qu'il est proposé de supprimer contient une disposition importante concernant les modifications éventuelles de l'annexe II. Son groupe s'oppose donc à cet amendement.

484. La représentante du Secrétaire général indique que l'amendement aurait une incidence sur la première phrase du paragraphe. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège retirent l'amendement et le paragraphe 2 est adopté tel que modifié.

Paragraphe 3

485. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, prenant également la parole au nom du membre gouvernemental du Japon, présente l'amendement D.111. Le terme «centre permanent» ne pose aucun problème; cependant, en le remplaçant par «centre de liaison ou une autorité compétente qui fournira nom, numéros de téléphone et de télécopieur, adresse électronique, SITA, numéros de télex et toute autre information nécessaire», la phrase se trouve étoffée.

486. Le vice-président employeur note que le paragraphe 3 de l'article 4 donne déjà suffisamment de renseignements pour entrer rapidement en contact avec l'autorité chargée de la délivrance des pièces.

487. Le vice-président travailleur se dit d'accord et ajoute que l'amendement introduit trop de détails.

488. L'amendement est retiré par ses auteurs.

489. Le membre gouvernemental de l'Allemagne, appuyé par le membre gouvernemental des Pays-Bas, propose l'amendement D.49. Le remplacement des mots «concernant toute pièce d'identité des gens de mer délivrée par l'autorité compétente» par les mots «concernant l'authenticité et la validité du document délivré par son autorité et des mentions qui y figurent» permet une meilleure protection des données.

490. Le vice-président employeur appuie l'amendement.

491. Le vice-président travailleur appuie également l'amendement, mais propose de le sous-amender en supprimant «et des mentions qui y figurent».

492. L'amendement D.49 est adopté tel que sous-amendé.

493. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.86 tendant à ajouter à la fin du paragraphe 3 la phrase suivante: «Les renseignements en possession du centre permanent doivent être communiqués au Bureau international du Travail qui tient à jour une liste communiquée à tous les Membres.».

494. L'amendement est appuyé par le vice-président employeur.

495. Le membre gouvernemental de la France attire l'attention sur une erreur dans la traduction française de l'amendement: «en possession du» doit être remplacé par «relatif à».

496. L'amendement D.86 est adopté.

497. Le paragraphe 3 est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 4

498. Le membre gouvernemental de l'Allemagne propose l'amendement D.50 qui n'est ni appuyé, ni examiné.

499. Le membre gouvernemental de la Grèce, appuyé par le membre gouvernemental du Danemark, propose l'amendement D.46 tendant à supprimer le mot «immédiatement». Il précise que l'accès à la base de données ne doit pas être direct et peut ne pas être immédiat pour des motifs techniques.

500. Le vice-président employeur s'oppose à la suppression du mot «immédiatement» qui pourrait retarder la facilitation des déplacements des gens de mer.

501. Le vice-président travailleur préfère le texte original.

502. Le membre gouvernemental du Danemark comprend l'inquiétude des gens de mer et reconnaît que la possibilité d'avoir un accès direct, sinon immédiat, à une base de données est important et propose une limite de temps.

503. Le membre gouvernemental de la Grèce retire son amendement.

504. Les membres gouvernementaux du Canada et des Etats-Unis proposent l'amendement D.107 qui consiste à supprimer les mots «des Membres pour lesquels la présente convention est en vigueur». Le membre gouvernemental du Canada dit qu'il existe deux groupes d'Etats – ceux qui délivrent les pièces d'identité et ceux qui accueillent les titulaires de telles pièces – et que certains peuvent ne pas avoir ratifié la convention.

Partant, il faut supprimer ces mots et faire en sorte que tous les Etats Membres de l'OIT informent cette dernière de l'existence de leurs centres permanents.

505. Les vice-présidents employeur et travailleur appuient l'amendement qui est adopté sous réserve d'un examen par le comité de rédaction.

506. Le membre gouvernemental des Pays-Bas demande quelles sont les obligations qui découlent du texte d'une convention de l'OIT pour les Etats Membres de l'Organisation qui ne peuvent ratifier l'instrument.

507. La représentante du Secrétaire général répond que les conventions de l'OIT n'imposent, dans le cadre de l'article 19 de la Constitution, que des obligations limitées aux Etats Membres qui ne les ont pas ratifiées pour lesquels elles ont valeur de recommandation. Ces Etats Membres ne sont pas tenus de présenter périodiquement des rapports au titre de l'article 22 de la Constitution. Seuls les Etats Membres qui ratifient un instrument ont l'obligation de soumettre la liste mentionnée dans la disposition qu'examine la commission. Cette disposition n'aura que valeur de recommandation, sans toutefois porter atteinte aux obligations découlant de la bonne foi.

508. Les membres gouvernementaux du Japon et des Etats-Unis retirent l'amendement D.112.

509. Le vice-président travailleur propose l'amendement D.87 visant à supprimer les mots «soit directement, soit». La protection des données implique que l'accès direct à une base de données ne doit être permis que par un centre permanent du pays qui a délivré la PIM. Interdire l'accès de tiers aux données relatives aux marins se trouvant dans les bases de données nationales est un principe fondamental. Il pose la question de savoir si la présence d'une photographie numérique dans la base de données, qui n'est pas actuellement prévue à l'annexe II, pourrait faciliter l'entrée du marin, étant donné qu'elle permettrait au pays d'accueil de vérifier le passeport et de visionner un portrait numérique de la personne qui présente la PIM. Il se demande si les procédés et la technologie permettent à l'Etat Membre qui délivre la pièce d'envoyer, si besoin est, la photographie en question.

510. Le vice-président employeur souligne que l'accès immédiat à la base de données est important et que, pour le moment, celle-ci ne contient pas plus de renseignements que ceux énumérés à l'annexe II. La base de données ne doit contenir que des informations minimales et lorsqu'un Etat pose d'autres questions, il lui faudra établir un contact bilatéral avec l'autorité responsable de la délivrance de la pièce.

511. Le membre gouvernemental du Danemark appuie l'amendement et précise que la position préconisée en matière d'accès direct à la base de données par des tiers est contraire à la législation protégeant les données de nombre de pays membre de l'Union européenne.

512. Le membre gouvernemental de l'Allemagne appuie également l'amendement et précise que l'accès direct doit être distingué de l'accès automatisé.

513. Le membre gouvernemental de la Grèce appuie l'amendement mais lance une mise en garde au sujet du mot «immédiat» qui exige l'existence d'un service fonctionnant 24 heures sur 24 pour répondre aux demandes de renseignements.

514. Le membre gouvernemental de la République de Corée, soutenu par le membre gouvernemental de l'Inde, souligne que les alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 4 de la partie A de l'annexe III prévoient une protection des données contenues dans la base de données, et permettent aux autorités compétentes d'effectuer des contrôles. Il faut pouvoir rapidement

transférer les données pour faciliter les déplacements des gens de mer, or la suppression de ces mots dans l'amendement peut y nuire.

515. Le vice-président employeur indique que cet amendement est consécutif aux débats du groupe de travail sur l'annexe III au cours desquels il a été établi que seuls des agents employés par le Membre qui délivre les pièces peuvent avoir accès à la base de données.

516. La représentante du Secrétaire général rappelle à la commission que c'est le texte principal qui prévaut, et que l'annexe doit s'y conformer.

517. Le membre gouvernemental de Chypre, tout en comprenant les préoccupations des gens de mer, propose une variante qui autorise un accès partiel d'autres Membres à des données restreintes, à des seules fins de vérification. Des dispositifs de sécurité techniques spécifiques peuvent permettre ce type d'accès.

518. Un membre du groupe travailleur favorable à cette proposition recommande de la renvoyer au comité de rédaction pour qu'elle soit libellée de façon à refléter leur intention.

519. Le vice-président employeur est favorable à la proposition, et il est convenu de renvoyer l'idée contenue dans l'amendement au comité de rédaction.

520. Le paragraphe 4, tel qu'amendé, est adopté.

Nouveau paragraphe

521. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.88 qui consiste à ajouter le nouveau paragraphe suivant: «Les Membres doivent faire en sorte que les données saisies dans la base de donnée électronique ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles de vérifier les pièces d'identité des gens de mer.». L'amendement est tout simplement conforme à ce qui se fait en matière de protection de données.

522. Le vice-président employeur déclare que certains gouvernements peuvent vouloir inclure d'autres renseignements dans la base de données tels des renseignements relatifs aux brevets d'aptitude. Etant donné que ces informations ne seront pas à la disposition des autres Membres, il est inopportun de dire aux gouvernements ce qu'ils doivent faire de leurs données.

523. Le membre gouvernemental de l'Allemagne propose un sous-amendement qui consiste à ajouter le mot «personnelles» après le mot «données»; il est appuyé par les membres gouvernementaux de la Namibie, de la Norvège et du Royaume-Uni.

524. Les vice-présidents employeur et travailleur donnent leur accord et l'amendement est adopté tel que sous-amendé.

525. L'article 5 est adopté tel qu'amendé.

Article 6

526. Prenant la parole au nom du président du groupe de travail sur l'article 6, le membre gouvernemental du Danemark reconnaît le dévouement des participants et présente à la commission les résultats de leurs travaux qui font l'objet du document D.210. L'objectif du groupe de travail a été de garantir que des procédures d'évaluation et des systèmes de contrôle de qualité fiables soient mis en place pour sécuriser les opérations de délivrance

des PIM. Le groupe de travail a examiné tous les amendements (D.68, D.94, D.95, D.62, D.114, D.60, D.61, D.96, D.89, D.90, D.113, D.77, D.97, D.66, D.48 et D.98) présentés au titre de l'article 6 et passé en revue un document consolidé préparé par le membre gouvernemental du Japon. Compte tenu de l'accord des partenaires sociaux, les membres du groupe ont dû poursuivre en se fondant sur le texte du Bureau. Un titre «Evaluation et contrôle de qualité » a été accepté sur la base de l'amendement D.68. Le paragraphe 1 qui s'inspire du texte du Bureau et l'amendement D.94 portant sur les prescriptions minimales concernant les processus et les procédures de délivrance des PIM que les Membres doivent respecter dans la gestion de leurs systèmes, telles qu'elles sont exposées dans l'annexe III. Les résultats obligatoires à obtenir sont résumés au paragraphe 2. Il est jugé essentiel de les inclure dans la convention pour ne pas qu'ils fassent l'objet d'une procédure d'amendement simplifié. Le paragraphe 3 prévoit la possibilité de modifier l'annexe III par une procédure simplifiée laissant suffisamment de temps aux Membres pour apporter les modifications nécessaires à leurs processus et procédures. Le paragraphe 4 fondé sur le texte du Bureau ainsi que sur les amendements D.95, D.60, D.61 et D.114 prévoit que les Membres devront effectuer au moins tous les cinq ans des évaluations indépendantes de la gestion de leurs systèmes de délivrance. Les trois éléments jugés indispensables sont la souplesse des moyens utilisés (d'où le recours à des évaluations et non à des vérifications), l'intégrité (fondée sur l'indépendance de l'évaluation) et la périodicité des évaluations garantissant que l'on pourra régulièrement déceler les lacunes et y remédier. Des dispositions spéciales concernant les rapports, outre celles qui figurent à l'article 22 de la Constitution, sont adoptées. Quant au paragraphe 5, il précise que le Bureau doit mettre les rapports à la disposition des Membres, comme en est convenu le groupe de travail sur l'annexe III. A propos du paragraphe 6, l'orateur attire l'attention de la commission sur la question de l'examen tripartite par les Membres des rapports qu'ils ont établis sur l'évaluation de leur système de délivrance. Etant donné que ceux qui font partie du secteur maritime souhaitent être jugés par leurs pairs, il faudra peut-être que le Conseil d'administration prévoie des arrangements spécifiques permettant d'associer les gouvernements, les armateurs et les gens de mer lorsqu'il s'agira d'approuver une telle liste. L'une des solutions pourrait être la création d'un organisme maritime tripartite et, d'ailleurs. une résolution a été rédigée dans ce sens. Vu les incidences financières d'une telle décision, le Conseiller juridique a été consulté. Aux termes du paragraphe 7, la liste devra être à tout moment mise à la disposition des Membres et actualisée à mesure que les informations seront reçues. Les paragraphes 7 et 8 concernent les procédures qui permettront de traiter des litiges et des exclusions éventuelles de la liste. Le dernier paragraphe précise les conséquences pour les gens de mer du non-respect des prescriptions minimales par un Membre. Pour conclure, l'oratrice insiste sur la nécessité que les gouvernements et les partenaires sociaux indiquent aux membres du Conseil d'administration le degré d'importance qu'ils attachent à la création d'un organisme maritime tripartite chargé d'approuver la liste des Membres et qu'ils demandent instamment à leurs représentants de soutenir le principe. Elle rappelle à la commission que la création d'un tel organisme a déjà été examinée par le groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime.

527. Le Conseiller juridique de l'OIT recommande que la commission ne mentionne pas la création de ce nouvel organisme dans l'instrument mais adresse plutôt une demande au Conseil d'administration par le biais d'une résolution. La proposition contenue dans le projet d'article 6 pourrait être considérée comme une motion ayant des incidences financières importantes pour l'Organisation, puisqu'elle vise à créer un nouvel organisme. Si la motion est introduite dans la convention, il sera très difficile que le Conseil d'administration n'en tienne pas compte. L'article 18 du Règlement de la Conférence internationale du Travail précise que «toute motion ou résolution entraînant des dépenses est, dès l'abord, … renvoyée au Conseil d'administration, lequel, après consultations de sa Commission du programme, du budget et de l'administration, fait connaître son avis à la

Conférence». Vu le peu de temps dont on dispose avant la fin de la Conférence, il sera très difficile d'organiser une réunion du Conseil d'administration, et l'oratrice doute que les membres de ce Conseil soient en mesure de trancher la question. Le projet de résolution (CGM/Res.4) qui demande au Conseil d'administration d'envisager la création d'un organisme maritime tripartite, chargé d'examiner les rapports que les Membres soumettront sur les évaluations de la gestion de leur système et de lui fournir des avis, semble recevable au sens de l'article 18 du Règlement de la Conférence internationale du Travail.

528. Le vice-président employeur fait part du soutien de son groupe à la création éventuelle d'un organisme maritime tripartite et fait observer que la tâche énorme consistant à consolider toutes les conventions traitant des questions maritimes passe aussi par un examen préalable d'un tel organisme. Le rapport des travaux en cours, que le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a présenté au Conseil d'administration en mars 2003, mentionne la création éventuelle d'un organisme maritime tripartite. Le Conseil d'administration en a pris note et l'orateur estime prématuré d'adresser une demande. Le groupe employeur souhaite donc supprimer la mention d'un organisme maritime tripartite placé entre crochets aux paragraphes 6, 7 et 8 de l'amendement D.210, ce qui aura une incidence sur le projet de résolution.

529. Le vice-président travailleur approuve la proposition visant à supprimer la mention d'un organisme maritime tripartite dans les paragraphes 6, 7 et 8 et renonce donc à la résolution. Toutefois, il faudra consigner au procès-verbal que la création d'un organisme maritime tripartite a été envisagée, un tel organisme ne serait pas utile pour traiter les questions à l'étude et que le groupe de travail tripartite de haut niveau poursuivra l'examen.

530. La représentante du Secrétaire général fait remarquer que suivant l'avis du Conseiller juridique la commission peut supprimer dans les paragraphes 6, 7 et 8 le membre de phrase entre crochets, faisant référence à l'organisme maritime tripartite, mais de conserver l'autre membre de phrase entre crochets «conformément aux dispositions qu'il a prises». La résolution sera donc conservée et le Conseil d'administration sera informé des intentions de la commission.

531. Le vice-président travailleur est satisfait de pouvoir conserver la résolution.

532. Le vice-président employeur fait remarquer qu'il faudra apporter les changements qui s'imposent au libellé du dispositif de la résolution afin d'harmoniser le texte avec celui de l'article. Il se dit également favorable à la résolution.

533. Le membre travailleur des Pays-Bas, qui a participé au groupe de travail sur l'article 6, fait observer que, s'il est important de garantir la fiabilité du processus de délivrance pour les gouvernements, cela l'est tout autant pour les gens de mer et les armateurs. C'est seulement si les gouvernements respectent les dispositions de l'article 6, que les gens de mer pourront avoir la garantie que leur PIM est acceptée. L'orateur fait part du soutien de son groupe pour le texte.

534. La présidente du groupe de travail accepte l'amendement au projet de résolution. En sa qualité de présidente du sous-groupe du groupe de travail tripartite de haut niveau, elle estime essentiel que la commission n'adopte aucune disposition qui pourrait faire obstacle aux travaux se déroulant dans d'autres instances.

535. La représentante du Secrétaire général propose de remplacer le début du dispositif de la résolution par ce qui suit: «Demande au Conseil d'administration d'envisager de prendre des dispositions visant à ce que les représentants des gouvernements qui ont ratifié la

convention, ainsi que les organisations d'armateurs et de gens de mer soient associés à l'évaluation des rapports présentés par les Membres …».

536. Le membre gouvernemental des Bahamas propose une petite modification à la troisième ligne du paragraphe 6 du texte anglais qui ne s'applique pas au texte français.

537. Le membre gouvernemental de l'Italie demande ce qu'il entend par «évaluation indépendante» au paragraphe 4 et se demande quelles seront les incidences financières pour les Etats Membres.

538. Le président du groupe de travail explique que la raison du libellé est de refléter l'équilibre entre la souplesse des moyens offerts et la garantie de la fiabilité des résultats. Si une évaluation doit faire la preuve que les prescriptions sont respectées, elle doit être indépendante.

539. Pour le membre gouvernemental de l'Italie, une vérification indépendante qui pourrait entraîner des frais importants pour les Membres n'est donc pas nécessaire.

540. Le membre gouvernemental de l'Inde demande si les pays seront libres d'utiliser leurs propres procédures indépendantes d'évaluation et la réponse qu'elle reçoit de la présidente du groupe de travail est affirmative.

541. L'article 6 est adopté tel qu'amendé.

Article 7 – Discussion générale

542. Après avoir consulté les vice-présidents, le président propose une brève discussion générale sur l'article 7, qui devra faciliter par la suite les débats sur les 27 amendements audit article.

543. Le membre gouvernemental de la Grèce déclare que le nouvel instrument doit inciter à la fois le marin à demander une PIM, les armateurs à encourager les marins à faire cette demande, et les gouvernements à prendre les mesures nécessaires à l'établissement de cette nouvelle PIM, y compris l'achat de nouveaux équipements. Il propose que la convention prévoie que, selon les procédures de chaque Membre pour qui la convention s'applique, si un marin détenteur d'une PIM valable doit également être en possession d'un visa pour l'une des raisons indiquées au paragraphe précédent, celui-ci doit être délivré à la frontière gratuitement et conformément aux conditions éventuelles prescrites par le droit, le règlement ou les pratiques nationales du Membre. Ainsi, on reconnaîtra que l'entrée d'un marin dans le pays est d'ordre professionnel. On évitera également que soient fixés des délais spécifiques pour la délivrance de visas. Enfin, l'orateur précise qu'il n'a pas pour mandat de modifier les lois sur l'immigration de son pays.

544. Les membres gouvernementaux du Canada, de l'Italie, de la Namibie et de la République de Corée partagent le point de vue du membre gouvernemental de la Grèce. Le membre gouvernemental de la République islamique d'Iran est d'accord que les visas devraient être fournis gratuitement aux gens de mer.

545. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, se référant à l'ensemble des amendements présentés par les membres gouvernementaux aux paragraphes 3 et 4 de l'article 7, se déclare prêt à un débat sur ledit article.

546. A la lumière de ce que le membre gouvernemental de la Grèce a déclaré, le membre gouvernemental de l'Allemagne propose que la commission se fixe des objectifs communs précis concernant la permission de descendre à terre ou le passage en transit qui doivent être faciles et sans frais, et permettant d'améliorer la confiance que l'on peut avoir dans la PIM. Les législations nationales sont parfois des approches différentes dans les processus d'évaluation et le contrôle de personnes et les gouvernements ne devraient pas être obligés de changer leur législation nationale en matière d'immigration.

547. Les membres gouvernementaux du Liban et de la Namibie expriment leur inquiétude à propos des dispositions de l'article 7 relatives au coût et au délai associés à la vérification et aux enquêtes ou autres formalités. Ces dispositions sont des obstacles à la ratification de la convention.

548. Le membre gouvernemental du Danemark indique que son pays a ratifié la convention n° 108 et a autorisé la police des frontières à émettre des visas aux gens de mer.

549. Le membre gouvernemental du Kenya déclare que si, dans son pays, un marin disposait d'une PIM valable, les autorités d'immigration autoriseraient ce marin à se rendre chez lui ou sur son lieu de travail.

550. Le membre gouvernemental du Brésil indique que, dans son pays, les procédures étaient différentes selon que le marin arrivait par air ou par mer.

551. Le membre gouvernemental de l'Irlande, soutenu par le vice-président travailleur, affirme que son gouvernement souhaite une PIM qui, lorsqu'elle est produite, permette une «discrimination positive» dans le traitement réservé aux gens de mer par les autorités d'immigration.

552. Le membre gouvernemental de la République de Corée déclare que son gouvernement n'exige pas de visa pour l'obtention d'une permission de descendre à terre ou pour un transit. Appuyé par les membres gouvernementaux du Portugal et du Royaume-Uni, il affirme que les principes fondamentaux de la convention n° 108 devraient être maintenus. Les processus de vérification devraient être réduits au minimum.

553. Le membre gouvernemental de l'Australie reconnaît la nécessité de faciliter l'entrée des gens de mer dans les Etats aux fins de permission de descendre à terre ou de transit, ce qui constitue le point essentiel de la convention n° 108. Il existe cependant un besoin plus urgent qui est de définir une norme d'identification des gens de mer plus précise aux fins de sûreté et de protection aux frontières. Son gouvernement se demande si l'OIT a le mandat requis, car la protection des frontières est une prérogative qui relève des gouvernements. Pour l'Australie, la meilleure solution est que le nouvel instrument prévoit que le marin est en possession d'un passeport et qu'il détient les preuves qu'il est actuellement employé en tant que tel. Cette solution est analogue au règlement de l'OACI concernant l'équipage d'aéronef et ainsi qu'à la législation australienne qui prendra effet en novembre 2003.

554. Le membre gouvernemental de l'Inde répète que la convention vise à faciliter les voyages des gens de mer. Le seul moyen d'y parvenir est de mettre en place la PIM.

555. Le membre de la Norvège, soutenu par le membre gouvernemental de l'Egypte, affirme que la facilitation des déplacements des gens de mer est essentielle pour les Etats du pavillon. Ce qu'il souhaite, c'est une convention qui respecte les principes de la convention n° 108 relatifs aux facilités accordées aux gens de mer, mais qui tienne compte aussi des Etats qui n'ont pas pu la ratifier pour des questions de sécurité.

556. Le vice-président travailleur estime que les discussions ont été utiles et devraient donner lieu à des débats fructueux sur les amendements. Il rappelle que les événements du 11 septembre ont accru les préoccupations en matière de sécurité, ce qui a eu des répercussions pour les gens de mer en termes de droits de l'homme. Il note que le code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) adopté récemment donne des responsabilités aux gens de mer en matière de sûreté à bord, alors qu'à terre, ces derniers sont souvent traités comme s'ils représentaient une menace pour la sûreté. Alors même que la commission traite des permissions de descendre à terre et des visas des gens de mer, les autorités d'immigration de certains Etats Membres ont instauré des prescriptions assez strictes dans ce domaine. Les gens de mer sont également concernés par la pratique appliquée par certains pays, qui consiste à tamponner les visas des gens de mer à qui l'on a refusé l'entrée dans leur pays. Cette pratique peut avoir des conséquences défavorables sur les possibilités d'emploi. Il suggère de rédiger à nouveau les paragraphes 3 et 4 de l'article 7 de façon à inclure le principe d'équivalence «dans l'ensemble» que l'on trouve dans la convention n° 147 de l'OIT et dans le projet de la nouvelle convention sur le travail maritime consolidée.

Rapport du groupe de travail sur l'article 7

557. Prenant la parole au nom du président du groupe de travail sur l'article 7, le membre gouvernemental de la Grèce informe la commission que le groupe de travail a examiné 27 des amendements qui ont été proposés à l'article 7 du texte du Bureau (D.132, D.166, D.180, D.181, D.173, D.182, D.164, D.174, D.168, D.163, D.169, D.147, D.183, D.184, D.185, D.145, D.170, D.167, D.186, D.158, D.187, D.162, D.161, D.146, D.153, D.188 et D.157) et qu'il a également passé en revue les différentes idées qui ont été exprimées au cours des délibérations. Grâce à un processus de négociations, le groupe a élaboré le texte présenté dans l'amendement D.211, soumis à la commission. L'objectif du groupe de travail a été, plutôt que prendre des décisions, de faciliter la tâche de la commission et de lui permettre d'avancer. Dans la mesure où la PIM n'est pas un passeport, mais un document d'identité indépendant, le groupe de travail estime qu'il est utile de faire une distinction claire entre le délai minimal d'avis d'arrivée requis pour faciliter la permission de descendre à terre et les procédures que le marin doit suivre dans le cadre d'un transit. Ces points sont traités séparément aux paragraphes 3 et 4. Un nouveau paragraphe, à insérer à la suite du paragraphe 3.3, stipule que les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa pour être autorisés à descendre à terre. En outre, le groupe de travail a approuvé le texte selon lequel les Etats Membres qui ne sont pas en position de respecter cette prescription sont priés de veiller à ce que leur législation ou leurs pratiques applicables en la matière prévoient des dispositions pour l'essentiel équivalentes. En ce qui concerne le paragraphe 7, le groupe de travail reconnaît qu'il est nécessaire d'améliorer la sûreté maritime. Il admet également que la crainte qu'un navire soit retenu est une préoccupation majeure pour le transport maritime. Il considère cependant que le fait qu'un marin ne possède pas une PIM valable ne concerne pas le navire proprement dit ou le bien-être des autres marins à bord et ne devrait donc pas constituer un motif de rétention du navire. C'est pourquoi le groupe de travail est convenu de ne pas donner suite à l'amendement D.188. Il recommande en outre que le paragraphe 7 soit supprimé. L'orateur conclut en insistant à nouveau sur le fait que le texte tel qu'il a été approuvé constitue une synthèse soigneusement équilibrée des différents points de vue exprimés. Il considère comme un honneur d'avoir présidé le groupe de travail et remercie ses membres pour la volonté qu'ils manifestent d'aller de l'avant en vue de parvenir à un accord.

558. Le président rappelle à la commission que le projet de texte faisant l'objet de l'amendement D.211, présenté par le groupe de travail sur l'article 7, constitue un tout avec l'article 4 et, en particulier, avec le libellé des paragraphes 6 et 9 dudit article figurant

dans l'amendement D.209 présenté par ce même groupe de travail. En outre, il attire l'attention de la commission sur les deux projets de résolutions, l'une sur la coopération technique dans le domaine de la biométrie et l'autre sur l'établissement de normes.

559. La représentante du Secrétaire général attire l'attention des membres sur une correction à apporter à la dernière ligne du paragraphe 3.1 du texte proposé, qui doit être rédigée comme suit: «à l'exception des renseignements sur les données biométriques mentionnés à l'annexe II».

560. Le vice-président employeur remercie le groupe de travail pour l'ampleur du travail qu'il a accompli et pour les résultats remarquables qu'il a obtenus. Il déclare que son groupe est en mesure d'accepter le projet de texte, tel qu'amendé.

561. Le vice-président travailleur félicite le groupe de travail pour le document global qu'il a élaboré et qui constitue un compromis acceptable pour tous. Il exprime le soutien total de son groupe. Pour ce qui est de la proposition de la représentante du Secrétaire général concernant le paragraphe 3.1, il sera peut-être nécessaire de modifier en conséquence l'annexe II, plutôt que de se limiter à citer des données biométriques.

562. Le membre gouvernemental de l'Allemagne observe que le rapport du groupe de travail tient compte des nombreux intérêts conflictuels et constitue un excellent compromis. Bien que sa délégation éprouve toujours quelques réticences à propos du paragraphe 3.4, celle-ci en accepte néanmoins le nouveau libellé. Il se félicite de ce que le paragraphe 3.3 mentionne la sûreté nationale.

563. Bien qu'il soutienne pour l'essentiel le texte proposé, le membre gouvernemental de l'Australie insiste sur le fait que le paragraphe 3.4 n'est pas conforme aux nouvelles procédures australiennes en matière d'immigration qui, à compter de novembre 2003, exigeront à tous les gens de mer, y compris à ceux qui entrent dans le pays aux fins d'une permission à terre, de présenter un passeport valable, un document d'identification de marin approprié et des documents prouvant qu'ils sont actuellement employés sur tel ou tel bateau.

564. Le membre gouvernemental des Etats-Unis exprime sa sincère gratitude au président et aux membres du groupe du travail pour les efforts extraordinaires qu'ils ont accomplis. Sa délégation est, pour l'essentiel, très favorable aux compromis qui ont été atteints, ainsi qu'aux principes qui ont été exprimés et au texte de l'article 7 dans son ensemble. Les Etats-Unis sont déterminés à poursuivre leurs efforts pour permettre la mise en application de ces principes. L'orateur est toutefois obligé de s'opposer à l'insertion du paragraphe 3.4 car celui-ci crée des obligations qui risquent d'être contraires à la législation ou aux pratiques actuelles de son pays en matière d'immigration. Il prie instamment la commission de soutenir les recommandations du groupe de travail.

565. Le président fait observer que c'est précisément en raison de ces difficultés que le paragraphe 3.4 mentionne spécifiquement les «dispositions pour l'essentiel équivalentes».

566. L'article 7 tel qu'amendé est adopté.

Article 8

567. Huit amendements sont présentés concernant l'article 8.

Paragraphe 1

568. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.198 visant à supprimer les mots «ne répond pas ou» étant donné qu'ils ne s'appliqueraient qu'au moment de la délivrance de la PIM alors que le terme «retrait» s'applique seulement lorsque la PIM a été délivrée.

569. Le vice-président employeur fait remarquer que l'obtention frauduleuse d'une PIM par une personne qui ne remplit pas les conditions de sa délivrance est une interprétation possible du texte, mais les cas de fraude feront sans aucun doute l'objet d'un libellé spécifique. Les employeurs n'ont pas de position tranchée à propos de cet amendement.

570. La représentante du Secrétaire général fait remarquer qu'il faudrait probablement également supprimer les termes «annulée ou», ce que les travailleurs approuvent. Le président fait remarquer qu'il faudra modifier l'annexe III pour tenir compte de ces modifications.

571. Le membre gouvernemental de la République de Corée déclare qu'il est nécessaire de conserver les termes «annulée ou» étant donné qu'il n'est pas totalement exclu que des pièces soient délivrées de façon illicite et que la loi prévoit l'annulation ainsi que le retrait.

572. Le membre gouvernemental de l'Inde indique que la question de la suspension de la PIM a été examinée et qu'il faudrait y revenir lors de la rédaction du texte.

573. Le vice-président travailleur déclare que l'amendement original n'est pas en contradiction avec l'annexe III et que le comité de rédaction pourrait s'occuper de toute harmonisation du texte si cela s'avère nécessaire. L'amendement est adopté.

574. Le vice-président travailleur présente l'amendement D.207 visant à ajouter à la fin du paragraphe 1 la phrase suivante: «Les procédures d'annulation et de retrait des documents d'identité des gens de mer des Membres doivent être élaborées en consultation avec des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et comprendre des procédures de recours en cas d'annulation et de retrait.» La consultation avec les partenaires sociaux pourrait assurer une protection bien nécessaire aux gens de mer. Le texte est compatible avec l'annexe III, sauf qu'il faut toujours tenir compte de la notion de suspension qui a été introduite par les gouvernements.

575. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, appuyé par la France, propose un sous-amendement visant à ajouter à la première ligne avant «d'annulation» les mots «de suspension», le mot «administratif» après «recours», les mots «de suspension» avant «d'annulation» à la dernière ligne.

576. Le vice-président travailleur et le vice-président employeur acceptent le sous-amendement.

577. Le membre gouvernemental du Danemark demande que lui soit expliquée la phrase «en consultation avec». La représentante du Secrétaire général répond que les normes de l'OIT mentionnent le processus consultatif de trois façons possibles, c'est-à-dire «en consultation avec», «après consultation avec» et «après avoir consulté». Il appartient à la commission de choisir.

578. Le vice-président travailleur déclare que le libellé proposé va dans le sens de l'annexe III révisée. Il met en garde la commission contre le fait qu'un changement dans ce paragraphe nécessiterait des modifications analogues dans l'annexe et il recommande instamment aux membres de la commission de ne pas défaire ce qu'a fait le groupe de travail. L'amendement est adopté tel que sous-amendé.

579. Le paragraphe 1 est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2

580. Le groupe travailleur présente l'amendement D.199 visant à supprimer le paragraphe 2. On ne comprend pas bien quelles situations sont visées par ce texte, ce que signifie véritablement la rétention temporaire et pourquoi le texte mentionne les autorités compétentes et non pas l'autorité compétente. La référence à une décision d'un tribunal n'est pas claire étant donné qu'elle semble n'avoir aucun lien avec la rétention du document aux fins de vérification. Etant donné que ce paragraphe ne va pas dans le sens de l'objectif de la convention, il doit être supprimé.

581. Le vice-président employeur approuve l'amendement. Le paragraphe 2 pose plus de questions qu'il n'en résout. Si la législation nationale d'un Membre autorise la détention d'une PIM dans les circonstances spécifiées dans la disposition, c'est cette législation qui est alors appliquée. La convention peut ne rien spécifier sur ce point.

582. L'amendement est adopté et le paragraphe 2 est supprimé.

Paragraphe 3

583. Le groupe travailleur présente l'amendement D.200 visant à supprimer du paragraphe 3 les mots «Dans toute autre circonstance,». Comme indiqué par les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de la France, cet amendement fait suite à la suppression du paragraphe 2. L'amendement est adopté.

584. Les membres gouvernementaux de l'Australie et des Etats-Unis proposent l'amendement D.202 visant à ajouter au paragraphe 3, après les mots «tout temps» les mots «ou à sa portée, par exemple dans son casier,». La raison d'être de cet amendement est que la notion de possession ne se rapporte pas forcément à la personne physique. Le marin en tant que personne n'est pas obligé de porter sur lui le document, mais c'est lui qui en a le contrôle.

585. Le vice-président employeur apprécie l'intention de cet amendement, mais préfère le texte du Bureau. Le marin doit avoir sur lui la PIM lorsqu'il est à terre, mais pas lorsqu'il est à bord du navire. Le vice-président travailleur préfère également le texte du Bureau et l'amendement est donc retiré.

586. Le groupe employeur présente l'amendement D.203 qui consiste à supprimer les mots «en lieu sûr». Cet amendement répond directement à l'amendement D.188 présenté par le groupe des gens de mer qui modifie entièrement le sens du paragraphe 7 de l'article 7 et permet de considérer l'absence d'une PIM valable comme une déficience liée au navire. Les armateurs doivent protéger leurs intérêts et éviter qu'un navire soit retenu parce qu'un membre de son équipage ne possède pas de PIM. Le capitaine devrait rendre les documents nécessaires disponibles pour éviter la rétention du bateau. Toutefois, le présent amendement peut être retiré si les gens de mer retirent leur amendement à l'article 7.

587. Le vice-président travailleur fait observer que, si le capitaine a le droit de garder les PIM fermées à clé dans un coffre sans le consentement écrit du marin, on pourrait vite dériver vers une situation de travail forcé. La PIM est différente du brevet d'aptitude prévu dans la Convention STCW qui, lui, doit être disponible à bord du navire en cas d'inspection. Le groupe des gens de mer préfère le texte du Bureau. De plus, il n'y a pas de lien entre ce paragraphe et le paragraphe 7 de l'article 7.

588. Le membre gouvernemental de Chypre indique que les brevets d'aptitude STCW font l'objet d'un contrôle des navires par l'Etat du port et doivent être gardés par le capitaine à bord en cas d'inspection. La PIM, quant à elle, doit être en possession du marin à tout moment. L'orateur demande comment, dans ces conditions, les Etats d'accueil exercent leurs pouvoirs. Au cas où les PIM étaient toujours gardées par le capitaine à bord en vue d'une inspection éventuelle, accepteraient-ils une photocopie à la place des originaux pour accorder l'autorisation d'entrer dans leurs pays?

589. Le membre gouvernemental du Danemark appuie le texte du Bureau. La PIM est de toute évidence un document personnel. La retirer du marin sans son consentement n'est pas justifié.

590. Le membre gouvernemental de la Namibie partage le point de vue du groupe des gens de mer selon lequel les deux amendements portent sur des questions différentes.

591. Le membre gouvernemental du Canada confirme que la personne doit être munie de sa pièce d'identité. Des contrôles de navires par l'Etat du port, au cours desquels les brevets d'aptitude peuvent être demandés, ne se déroulent pas en même temps que les procédures d'immigration. Ceci est conforme au Mémorandum d'accord sur le contrôle des navires par l'Etat du port de Paris et de Tokyo que son pays a signé.

592. Le membre gouvernemental des Etats-Unis affirme également que la PIM doit rester en possession du marin, alors que le contrôle des navires par l'Etat du port concerne les passeports et autres documents.

593. Le vice-président employeur reconnaît que la question du travail forcé est préoccupante mais que, néanmoins, la possibilité de retenir un navire parce qu'un marin n'a pas de PIM est tout aussi préoccupante pour les armateurs. Le président rappelle à l'orateur que la disposition dont il est question actuellement concerne le paragraphe 3 de l'article 8 et non le paragraphe 7 de l'article 7. Le vice-président employeur répond que, dans la mesure où l'ordre des débats n'a pas respecté la succession des articles tels qu'ils se présentent dans l'instrument, il devrait avoir la possibilité de mentionner un dispositif précédent sur lequel les débats auraient dû être conclus. L'orateur affirme qu'il est prêt à accepter le paragraphe 3 de l'article 8 si les conclusions des débats concernant le paragraphe 7 de l'article 7 ne prévoient pas de pénaliser le navire à cause de l'étourderie d'un seul marin. Cela est injuste. Les amendements D.203 et D.204 sont donc retirés. L'amendement D.201 n'est pas appuyé et le paragraphe 3 est adopté tel qu'amendé.

594. L'article 8 tel qu'amendé est donc adopté.

Article 9

595. En l'absence d'amendement, l'article 9 est adopté.

Article 10

596. En l'absence d'amendement, l'article 10 est adopté.

Nouvel article

597. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, prenant également la parole au nom du membre gouvernemental des Etats-Unis, introduit un amendement consistant à insérer, après l'article 10, un nouvel article exposant des procédures d'amendement qui ne sont pas totalement couvertes par les dispositions types des conventions de l'OIT.

598. Le vice-président travailleur estime que l'amendement proposé est inconstitutionnel, n'a aucun caractère pratique et compromet considérablement les travaux déjà effectués par la commission.

599. La représentante du Secrétaire général croit comprendre que la rédaction de dispositions de ce type relève de la compétence du comité de rédaction. En ce qui concerne les références à la procédure d'amendement simplifiée qui figure ailleurs dans le texte, elle a consulté les unités compétentes du Bureau et ces innovations sont acceptables.

600. Ainsi rassurés, les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et des Etats-Unis retirent leur amendement.

Nouvel article

601. Les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et des Etats-Unis présentent l'amendement D.205 tendant à insérer après l'article 10 un nouvel article qui traite de la question des Membres dotés de plusieurs systèmes juridiques.

602. La représentante du Secrétaire général explique que toute la question des pays ayant des territoires non métropolitains et des Etats fédéraux est traitée à l'article 35, au paragraphe 19.7 et dans d'autres articles de la Constitution de l'OIT. Dans les conventions de l'OIT, les références aux procédures constitutionnelles pertinentes figurent dans les clauses finales qui ne font pas l'objet d'un examen.

603. Sur la base de ces renseignements, les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et des Etats-Unis retirent l'amendement.

Annexe I

604. Dix-sept amendements sont proposés à l'annexe I.

Introduction

605. Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie, soutenu par le groupe travailleur, présente l'amendement D.149 visant à remplacer, au premier paragraphe de l'introduction de l'annexe I (page 28), les deux dernières phrases («Le document comprend au minimum … pages reliées. La couverture peut être de toutes couleurs et matières.») par la phrase suivante: «Le document comptera un minimum de … pages reliées à l'intérieur d'une couverture.»

606. Le vice-président travailleur présente un nouvel amendement à l'amendement D.149 tel que sous-amendé, qui devient: «Le document comptera un maximum de … pages reliées à l'intérieur d'une couverture.» Il explique que son groupe ne souhaite pas que l'annexe mentionne, dans le texte anglais, la notion de «hard cover», car elle n'est pas compatible avec la couverture que l'on utilise dans la plupart des passeports nationaux. Le groupe travailleur ne veut pas que soit spécifié le nombre minimal de pages car le fait de laisser un espace supplémentaire semble contraire au principe déjà approuvé par la commission, reflété aux paragraphes 5 et 6 de l'article 4, selon lequel le document ne doit pas contenir d'espace supplémentaire ou d'autres renseignements.

607. Le vice-président employeur, notant que l'annexe ne doit pas restreindre la PIM à un simple document imprimé sur papier, approuve le point de vue du groupe travailleur. Certains Etats Membres préféreront utiliser le plastique, peut-être sous forme d'une carte. Il convient de garder une certaine souplesse dans ce domaine.

608. Le membre gouvernemental des Etats-Unis approuve le sous-amendement et partage l'avis du groupe employeur. Il précise que le document 9303 de l'OACI prévoit une telle souplesse.

609. Les membres gouvernementaux du Canada et de l'Italie font remarquer que le document 9303 de l'OACI prévoit deux formats pour les MRTD (documents de voyage lisibles à la machine). Le texte du Bureau se limite au format ID-1 (taille d'un passeport) et exclut en conséquence le format ID-2 (taille d'une carte). Ils proposent que le texte prévoit les deux formats, laissant ainsi le choix aux Etats Membres.

610. Le président note que la plupart des Membres approuvent l'intention contenue dans l'amendement tel que sous-amendé et demande en conséquence au secrétariat de rédiger à nouveau le texte de façon à offrir aux Etats Membres les deux options relatives au format que contient le document 9303 de l'OACI. L'amendement D.149 est donc retiré.

611. Lors d'une séance ultérieure, la représentante du Secrétaire général présente les modifications apportées par le Bureau au texte de l'annexe I conformément aux instructions données par la commission à la suite de l'adoption de l'amendement D.149 tel que sous-amendé. Le nouveau texte ainsi que les amendements supplémentaires, et les corrections d'ordre rédactionnel, sont examinés par la commission.

612. Dans le premier amendement, les mots «un certain nombre de pages» sont remplacés par «un espace suffisant» afin d'éviter un texte qui indique qu'un Etat doit délivrer la PIM sous la forme d'un livret plutôt que d'une carte et pour éviter également un texte qui permet d'enregistrer des renseignements autres que ceux prévus. Les mots «à l'endroit voulu» ont été supprimés. La dernière phrase a donc été amendée comme suit: «Le document doit comprendre un espace suffisant pour contenir les renseignements prévus par la convention.» Le but visé est d'harmoniser cette section avec les articles de la convention et d'éviter un texte qui permette d'enregistrer des renseignements autres que ceux prévus.

613. Au troisième paragraphe, la référence faite au mot «pages» est renvoyée au comité de rédaction pour le même motif que celui évoqué ci-dessus.

614. Au quatrième paragraphe, la référence faite aux spécifications de l'OACI est modifiée et devient: «dans la partie 3 du document 9303 (2e éd., 2002) ou dans la partie 1 du document 9303 (5e éd., 2003)» pour faire droit à une intervention du membre gouvernemental de l'Italie. Ainsi, il ressort clairement à quelles normes de l'OACI il convient de se rapporter et il devient inutile d'accompagner d'une date précise la norme à respecter.

615. Plusieurs modifications, présentées ci-après, sont adoptées dans le texte initial du Bureau. La mention «Les autres caractéristiques relatives à la sécurité pourraient inclure» se lit désormais «Les autres caractéristiques relatives à la sécurité doivent inclure au moins l'une des caractéristiques suivantes».

«1. Données qui doivent être inscrites sur la ou les page(s) de renseignements de la pièce d'identité des gens de mer»

616. La référence faite à «la ou les pages» est renvoyée au comité de rédaction.

617. Le membre gouvernemental de la Grèce propose l'amendement D.159 qui consiste à supprimer le paragraphe «II. Numéro(s) de téléphone, adresse électronique et site Internet de l'autorité:» sous «1. Données qui doivent être inscrites sur la ou les page(s) de renseignements de la pièce d'identité des gens de mer».

618. Le vice-président employeur et le vice-président travailleur font remarquer que cette question a déjà été traitée à la suite de l'adoption du texte du paragraphe 5 de l'article 4.

619. La représentante du Secrétaire général précise que la question qui se pose est de savoir si l'on devait ou non ajouter à la liste des données devant être insérées dans la PIM qui figure dans l'annexe d'autres éléments que ceux qui sont indiqués au paragraphe 5 de l'article 4. Il est nécessaire d'aligner l'annexe I au texte du paragraphe 5 de l'article 4 pour la partie: «contiendra les renseignements ci-après:».

620. Le membre gouvernemental de la Grèce retire son amendement ainsi qu'un amendement analogue (amendement D.160) qui porte sur le texte de l'annexe.

621. La rubrique «Photographie numérique du marin» devient «Photographie numérique ou originale du marin» à la suite d'une intervention des travailleurs.

622. Le groupe travailleur présente l'amendement D.195 qui consiste à ajouter, après le mot «Nationalité», les mots «ou résidence permanente.» à l'alinéa *d)* de l'annexe I.

623. Les vice-présidents travailleur et employeur sont d'avis que le texte contenu dans cet alinéa devrait être aligné sur le texte de l'article 2.

624. L'amendement est adopté et le texte transmis au comité de rédaction.

625. Au nom de son groupe, le vice-président travailleur présente l'amendement D.196 qui consiste à remplacer, à l'alinéa *e)*, les mots «caractéristiques physiques» par «toutes caractéristiques physiques spécifiques». L'orateur explique que cet amendement vise à aligner le texte avec le libellé du paragraphe 5 de l'article 4 («toutes caractéristiques physiques susceptibles de faciliter l'identification»). Il sous-amende le texte en conséquence. Les caractéristiques physiques ne doivent pas toutes être indiquées, mais seulement quelques-unes qui sont bien spécifiques (par exemple un tatouage).

626. Le vice-président employeur approuve cette proposition.

627. Le membre gouvernemental de la France attire l'attention sur la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958. L'application de la prescription mentionnée à l'alinéa *e)* doit se faire sans porter préjudice aux obligations de la convention n° 111.

628. Le président précise qu'il s'agit des caractéristiques physiques de la personne, et non de celles propres à sa race ou d'autres signes distinctifs.

629. L'amendement, tel que sous-amendé, est adopté.

630. L'alinéa *g)*, «Date d'expiration du document» qui devient «Date d'expiration du document ou du renouvellement» est renvoyé au comité de rédaction.

631. Le membre gouvernemental du Danemark affirme qu'il est temps de soulever une question qui a déjà été posée au titre du paragraphe 5 de l'article 4, mais qui a été renvoyée jusqu'à examen de cette section dans le cadre de l'annexe I. Il s'agit de savoir si la PIM doit contenir ou non, non seulement un numéro de référence unique, mais également le numéro d'identification national des ressortissants. Elle est sûre que le Bureau trouvera la solution qui convient pour que ce numéro soit inclus dans la PIM et qu'il contienne le nombre de caractères suffisant pour tenir compte des systèmes de numérotation déjà adoptés par certains pays.

632. Le vice-président travailleur rappelle le débat sur le numéro de référence unique. Il renvoie à l'alinéa *i)* de la page 30 du rapport VII (2B) qui prévoit un maximum de neuf caractères. Ce point est délicat et doit être examiné.

633. Pour le membre gouvernemental de l'Italie, la question du numéro d'identification des pays ne se pose pas, si l'on adopte les formats ID-1 et ID-2. Les spécifications de l'OACI prévoient des espaces à cet effet. Si le document est lisible à la machine, on pourra donc ajouter ce numéro.

634. Le membre gouvernemental des Etats-Unis encourage la commission à donner aux Membres la possibilité d'inclure ce numéro étant donné que c'est l'usage habituel dans de nombreux pays.

635. Le membre gouvernemental de Chypre rappelle que la PIM est censée être utilisée à l'échelle mondiale. Le comité a la possibilité de convenir d'un système compréhensible par tous et offrant des avantages au plan de la sécurité et pour les Etats qui délivrent les pièces d'identité. Chaque marin se verrait attribuer un numéro unique. L'orateur décrit à nouveau le système qui est utilisé avec succès dans son pays. Il permet aux autorités en charge des questions d'immigration de vérifier facilement l'identité d'une personne de façon à exclure tout risque pour la sécurité. Grâce à un tel système, toutes les craintes dans ce domaine sont dissipées à la suite d'une simple recherche. Le numéro d'identité pourra être associé à un autre numéro d'identité dans la base de données nationale mais il ne sera pas utile de le faire figurer sur le document.

636. Le président propose, et il est convenu, que deux numéros figurent sur la pièce d'identité. L'un de ces numéros serait une référence unique ou numéro de série, l'autre serait un numéro d'identification personnel.

637. L'alinéa *i)*, «Numéro de référence unique» devient donc «Numéro du document unique». Après l'alinéa *i)*, un nouveau paragraphe qui se rapporte au «Numéro d'identification du marin» est inclus.

638. Le membre gouvernemental du Japon introduit l'amendement D.165 qui est au bas de la page 27, alinéa *j)*, et propose de remplacer «Modèle biométrique» par «Modèle biométrique, le cas échéant». Le vice-président travailleur introduit un amendement semblable (D.189) qui, à l'alinéa *j)*, remplacerait le texte par la phrase: «Modèle biométrique fondé sur les empreintes digitales reproduites sous forme d'un code-barres conforme à la (norme):». La fin de l'amendement du groupe travailleur est sous-amendée et se lit «, à une norme qu'il faut élaborer» et l'amendement est adopté.

639. La rubrique *k)* «Zone lisible à la machine conforme aux spécifications de la partie 3 de l'OACI du document 9303» est renvoyée au comité de rédaction eu égard aux modifications apportées au quatrième paragraphe liminaire.

«3. Autres pages: réservées aux timbres et annotations officiels relatifs aux admissions des pays»

640. L'amendement D.190, présenté par le groupe des travailleurs, qui découle d'un amendement précédent et vise à supprimer «*3. Autres pages*: réservées aux timbres et annotations officiels relatifs aux admissions des pays.», est adopté.

641. L'amendement D.150 présenté par le membre gouvernemental de la Fédération de Russie n'est ni appuyé ni examiné.

642. L'amendement D.152, présenté par les membres gouvernementaux de l'Italie et du Royaume-Uni, tendant à insérer une nouvelle section après la section 3 est retiré car il découle d'un amendement précédent qui a été retiré.

Explications

643. La date donnée à titre d'exemple «31/12/77» est changée en une date plus récente (31/12/03).

644. A l'alinéa *f)*, la mention «Signature du porteur, ou s'il est incapable de signer, empreinte du pouce» devient «Signature du porteur» étant donné qu'il est convenu que les marins doivent être capables de signer.

645. Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie, appuyé par le membre gouvernemental de l'Inde, propose l'amendement D.151 tendant à ajouter après l'alinéa *g)*, date d'expiration, l'alinéa suivant: «Date d'expiration du document d'identité après validation/prorogation». Il explique qu'il est important d'indiquer clairement la date d'expiration de la pièce d'identité après son renouvellement.

646. Le vice-président employeur ne soutient pas l'amendement car le libellé risque de prêter à confusion.

647. Le vice-président travailleur rappelle l'accord concernant la délivrance de la PIM pour une durée de dix ans au maximum et le renouvellement/prorogation après cinq ans. Il est d'accord avec le concept de l'amendement mais estime que le libellé exact pourrait être laissé au comité de rédaction.

648. Le membre gouvernemental de l'Inde fait remarquer qu'un système uniforme de prorogation évitera toute confusion. Le secrétariat est invité à préparer un texte qui sera soumis à la commission.

649. Un nouveau paragraphe est inséré après l'alinéa *i)* qui se lit «Numéro d'identification, s'il existe, du marin: numéro d'identification facultatif ne comportant pas plus de 14 caractères». Ce paragraphe vise à prévoir une place pour un numéro d'identification unique du marin pouvant être inclus sur la pièce par l'Etat qui la délivre.

650. L'amendement D.191 tendant à supprimer «ou identification biométrique» à l'alinéa *j)* de la section relative à l'explication des données est examiné après l'article 4.6. Le texte est amendé et se lit: «Modèle biométrique [une spécification précise sera mise au point].

651. Le vice-président travailleur introduit l'amendement D.192 visant à remplacer le texte de l'alinéa *k)* par le texte suivant et le sous-amende comme suit: «Zone lisible à la machine selon le document 9303 de l'OACI à compter du jour de l'entrée en vigueur de la convention». L'objet est de préciser les normes appliquées, en tenant compte du fait que la norme de l'OACI risque de changer.

652. Le vice-président employeur approuve le principe de l'amendement.

653. En réponse à une question du membre gouvernemental de la Grèce, la représentante du Secrétaire général explique que l'entrée en vigueur concerne la date à laquelle la convention entre en vigueur au niveau international. Un problème pourrait se poser si un Membre commence à appliquer la convention, délivre une PIM en avance et que les normes de l'OACI changent par la suite. Répondant à une question du membre gouvernemental de la France au sujet de l'article 9, elle fait remarquer que cet article concerne les Membres ayant ratifié la convention sur les pièces d'identité des gens de mer.

654. Au paragraphe 2, la mention «Les pages intitulées «Autres renseignements» seront laissées libres pour l'inscription des données prescrites par la législation nationale» est supprimée de façon à ne pas encourager l'inscription sur la PIM d'informations autres que celles prévues par la convention.

655. Au paragraphe 3, la mention «Les autres pages» relative aux timbres, annotations et pages est supprimée à la suite de décisions antérieures de la commission (D.194).

656. Le comité adopte l'annexe I et laisse le soin au comité de rédaction d'adopter les modifications nécessaires.

Annexe II

657. Quatre amendements à l'annexe II ont été reçus.

658. Les membres gouvernementaux du Canada et de la Norvège retirent l'amendement D.102.

659. Le vice-président travailleur adjoint relève que les amendements D.91 et D.92 découlent de l'adoption d'un nouveau paragraphe à l'article 5 (amendement D.88) et qu'ils sont adoptés, l'amendement D.88 étant transmis au comité de rédaction.

660. Le membre gouvernemental de la France présente l'amendement (D.103) qui vise à ajouter les mots «de résiliation ou de suspension» après les mots «date d'expiration» dans le paragraphe 4. La commission a déjà évoqué la résiliation ou la suspension d'une PIM car, dans certains cas, elles peuvent se révéler nécessaires.

661. Le vice-président employeur note que des changements analogues ont été apportés à l'annexe III; le texte doit donc être transmis au comité de rédaction pour refléter ce libellé.

662. Le vice-président travailleur adjoint en convient; l'amendement est adopté et renvoyé au comité de rédaction. Le membre gouvernemental du Japon relève que l'amendement D.100 découle du précédent et le retire.

663. Le vice-président travailleur adjoint présente l'amendement D.93 qui vise à ajouter un nouveau paragraphe intitulé «Précisions sur toutes les enquêtes effectuées sur les pièces d'identité des gens de mer». Il propose d'enregistrer toutes les demandes de renseignements concernant les PIM pour permettre la transparence.

664. Le vice-président employeur est d'accord, mais fait remarquer que le comité de rédaction peut déjà se servir d'un passage du libellé de l'annexe III pour qu'il y ait harmonie avec le reste de l'instrument.

665. Le membre gouvernemental des Etats-Unis propose un sous-amendement, soutenu par le membre gouvernemental du Canada, visant à inclure un paragraphe «Photographie dans la base de données».

666. Cette proposition concerne les Etats Membres qui utiliseraient une photographie numérique. L'amendement tel que sous-amendé est adopté.

667. L'annexe II est adoptée telle qu'amendée.

Annexe III

Prescriptions minimales et pratiques recommandées concernant les procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer

668. Le membre gouvernemental de Malte, qui a présidé le groupe de travail chargé de l'annexe III, déclare que deux points de vue se sont dégagés en faveur de la structure possible de l'annexe. Soit elle comporte de courts principes fondamentaux ayant un caractère de recommandation et non obligatoire, soit il est important que des dispositions détaillées expliquent le genre de procédures indispensables à l'efficacité d'un système de délivrance des pièces d'identité des gens de mer.

669. Le groupe de travail a estimé que les deux points de vue sont valables et décide que la première partie de l'annexe aura un caractère contraignant et comportera une indication brève mais générale des résultats que l'on doit attendre des systèmes nationaux de délivrance des pièces. La deuxième partie contiendra des recommandations précises sur la manière d'y parvenir. Concernant la première partie (à caractère contraignant), le groupe de travail s'est appuyé sur une brève liste de principes et de critères de performances qui ont été présentés dans l'amendement D.127 par les représentants gouvernementaux du Canada et du Japon. Pour la seconde partie, il s'est fondé sur le nouveau texte proposé par le membre gouvernemental des Etats-Unis dans l'amendement D.128 qui constitue une nouvelle monture du texte du Bureau figurant dans le rapport VII(2B).

670. A la suite de cette explication, le président du groupe de travail présente le nouveau projet d'annexe D.209 qui est traité essentiellement comme un nouvel amendement. Les dix-neuf amendements soumis par les membres de la commission ont été examinés et le projet final a été inclus, parfois moyennant certaines modifications (amendements D.116, D.117, D.118, D.119, D.120, D.121, D.122, D.123, D.124, D.125, D.126, D.127, D.128 et D.130). L'amendement D.121 donne lieu à un débat sur la question de la période pendant laquelle les fichiers devraient être conservés. Le groupe de travail conclut que les fichiers seront conservés trois ans après l'expiration de la validité du document. Un débat s'engage également sur les amendements D.133, D.134, D.135 et D.136 pour établir si les gens de mer devaient produire une photographie et s'ils devaient signer leurs demandes en présence d'un fonctionnaire habilité. Il est recommandé d'adopter la deuxième possibilité en ne perdant pas de vue que des fonctionnaires devront être désignés à cette fin dans plusieurs endroits faciles à atteindre. En revanche, les demandes ne pourront être envoyées par courrier. On pourrait cependant aller dans le sens de la recommandation en exigeant la présence du requérant lorsque le document d'identité sera délivré.

671. Le groupe de travail décide d'ajouter plusieurs dispositions qui n'ont pas fait l'objet d'amendements spécifiques mais qui ont été jugés nécessaires pour améliorer le texte.

672. Dans la partie A, il a été décidé d'ajouter une disposition visant à garantir que les représentants ne pourront se voir attribuer plusieurs PIM et une autre concernant la saisie des renseignements mentionnés à l'annexe II dans la base de données, avant la délivrance de la PIM. Les vérifications à effectuer pour s'assurer que le requérant ne constitue pas un risque pour la sécurité font l'objet d'une troisième disposition. D'autres dispositions ont été ajoutées pour permettre aux autorités de prendre rapidement des mesures garantissant que, lorsqu'une PIM n'est plus valable, les procédures de recours sont efficaces et transparentes (par exemple lorsqu'une demande de PIM est rejetée) et pour protéger l'intégrité des bases de données qui ne doivent pas être ajoutées à d'autres bases, ni copiées, ni connectées à d'autres ou encore reproduites à des fins autres que l'authentification de l'identité du marin.

673. Dans la partie B, plusieurs nouvelles dispositions dont certaines correspondent aux ajouts introduits dans la partie A ont également été ajoutées. Elles portent par exemple sur l'obligation imposée au demandeur de déclarer s'il possède d'autres nationalités, l'annulation, le retrait et la suspension des PIM et le droit de recours. Une autre disposition exige que les procédures de vérification tiennent compte des principes et droits fondamentaux au travail conformes aux instruments de l'OIT.

674. Enfin, on a ajouté dans les parties A et B des dispositions sur la protection de la vie privée eu égard au stockage des données et des droits d'accès aux données enregistrées et, dans les deux parties, des dispositions visant à protéger la confidentialité des informations soumises par les pays lors des évaluations périodiques des procédures nationales de délivrance des PIM. Des procédures de prorogation et de renouvellement des PIM ont

également été prévues en cas de nécessité ou de perte des pièces. La seule grande suppression touche une section qui exigeait des preuves supplémentaires attestant que le requérant est vraiment un marin. On a estimé qu'il appartient aux membres de prendre les mesures qui s'imposent.

675. Quelques modifications supplémentaires, qui ont été approuvées par les membres du groupe de travail, n'ont pas été encore introduites dans les alinéas *a*) vii) du point 3, l'alinéa *b*) également du point 3, l'alinéa *c*) du point 4 et les alinéas *d*) i) de ce même point 4 de la partie A de l'amendement D.209.

676. Le représentant du gouvernement de Malte remercie les membres du groupe de travail de leur coopération.

677. Le vice-président employeur félicite le groupe de son excellent travail et ajoute que son groupe approuve le nouveau texte proposé pour l'annexe III, qui améliore considérablement le projet de texte.

678. Un membre travailleur de l'Irlande, qui fait office de vice-président de son groupe au sein du groupe de travail, déclare que son groupe est satisfait du nouveau texte de l'annexe III, sous réserve qu'il soit harmonisé avec les articles sur la biométrie une fois que ceux-ci auront été adoptés.

679. Concernant la section 3.10 de la partie B de l'annexe intitulée «Pratiques recommandées», le membre gouvernemental de l'Espagne s'inquiète du fait qu'un marin venant d'entrer dans la profession risque de ne pas avoir de brevet d'aptitude, de qualifications ou une autre formation appropriée et, par conséquent, ne pas remplir les conditions régissant l'obtention d'une pièce d'identité. Le président du groupe de travail répond en attirant l'attention sur la section 3.10.3 qui précise qu'un marin peut fournir «des preuves tout aussi convaincantes» attestant de sa profession.

680. Le membre gouvernemental du Japon apprécie les efforts considérables déployés par le groupe de travail et par son excellent président. Il propose ensuite à l'alinéa *a*) vi) de la section 3 de la partie A intitulée «Prescriptions minimales», un sous-amendement visant à ajouter à la fin du texte «, en respectant dûment les droits fondamentaux du demandeur». Les membres gouvernementaux des Bahamas et de l'Irlande approuvent ce sous-amendement.

681. Le vice-président employeur convient qu'il ne faut pas porter atteinte aux droits fondamentaux des marins mais se demande ce que l'amendement pourrait ajouter sans soulever les mêmes questions des droits de l'homme qui ont déjà été examinées, compte tenu du fait que la photographie numérique et la biométrie constituent les deux seules conditions préalables au processus de vérification précédant la délivrance d'une pièce. La phrase proposée revêt un sens différent dans chaque Etat Membre: dans certains pays, le simple fait d'exiger une photographie sera considéré comme une violation des droits fondamentaux, pourtant la convention en exige une.

682. Le vice-président travailleur souscrit à l'idée du sous-amendement. Il renvoie ensuite au préambule à caractère obligatoire du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires qui précise en son point 10: «Aucune disposition du présent code ne doit être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et droits fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes et aux réfugiés, y compris la Déclaration de l'Organisation internationale du Travail sur les principes fondamentaux et les droits au travail, ainsi que les normes internationales concernant les travailleurs maritimes et

portuaires.» Appuyé par le membre gouvernemental de la France, il propose de sous-amender l'alinéa qui se lirait comme suit: «Vérification que le demandeur ne constitue pas un risque pour la sécurité, en respectant dûment les droits et les libertés fondamentales énoncés dans les instruments internationaux».

683. Le comité accepte le sous-amendement tel que sous-amendé.

684. Le membre gouvernemental de la Grèce se dit préoccupé par le libellé de l'alinéa *b)* de la section 1 de la Partie A: Production et livraison des PIM vierges, qui est le suivant: «Les matières utilisées pour la production des pièces sont protégées et contrôlées;». En effet, il souhaite savoir si un Etat qui ne produit pas lui-même le plastique ou le papier utilisé pour la fabrication des PIM, et qui, par conséquent importe ces matières, est responsable du contrôle de leur qualité au stade qui précède leur importation.

685. Le membre gouvernemental de Malte déclare qu'à son avis l'Etat n'est responsable d'un tel contrôle qu'au stade de la production, mais pas avant qu'il n'en devienne propriétaire.

686. Le président approuve l'interprétation du membre gouvernemental de Malte. Les matières ne devraient être protégées et contrôlées que quand elles sont en possession de l'Etat qui produit la PIM.

687. Le document D.209 est adopté tel que sous-amendé et l'annexe III, telle qu'amendée, est adoptée.

Résolutions

688. Le vice-président travailleur adjoint présente le projet de résolution 1 de la Conférence (résolutions) relatif au travail décent pour les gens de mer et présenté par le groupe des gens de mer. L'objet de la résolution est d'établir un lien entre les valeurs fondamentales de l'OIT, les marins et le secteur maritime. L'Organisation maritime internationale a adopté en décembre 2002 un texte analogue, et les travailleurs espèrent que la Conférence internationale du Travail adoptera également le présent texte. Le texte reconnaît la nécessité d'une protection spéciale en ce qui concerne l'accès aux installations à terre, le congé à terre et les facilités de transit accordées aux marins qui travaillent et vivent à bord de navires servant aux échanges commerciaux internationaux. La question de la protection de la facilitation a été incluse à la suite d'un sous-amendement proposé par le groupe employeur. Le projet de résolution prie instamment les Etats Membres de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale et des facilités aux marins et de l'importance décisive du congé à terre, lors de la mise en œuvre des mesures de sécurité. En outre, il demande au Directeur général de continuer à promouvoir le travail décent chez les marins, y compris la permission de descendre à terre et la facilitation du transit, et de veiller à ce que le Conseil d'administration reste saisi de cette question.

689. La résolution est adoptée telle qu'amendée.

690. Le vice-président travailleur adjoint présente un deuxième projet de résolution de la Conférence (résolution 2), proposé par le groupe travailleur, qui concerne l'offre de coopération technique aux pays qui auraient besoin d'aide pour mettre en œuvre l'instrument. Le projet de résolution fait valoir que le succès de la convention dépendra de l'existence de la technologie, du savoir-faire et des ressources matérielles nécessaires à la production et à la vérification de la PIM ainsi que de la base de données et des processus de délivrance correspondants. Le projet prie instamment les Membres d'échanger leur technologie, leur savoir-faire et leurs ressources avec les Membres qui en ont besoin. Il

invite aussi le Conseil d'administration à demander au Directeur général de donner la priorité qu'il convient, au plan des ressources allouées au programme de coopération technique de l'OIT, à l'aide aux pays, s'agissant de la technologie, du savoir-faire et des processus en question. Le financement extérieur du programme par des Membres a également été reconnu.

691. La résolution est adoptée.

692. Le vice-président travailleur adjoint présente un troisième projet de résolution de la Conférence (résolution 3), proposé par le groupe travailleur, qui reconnaît les travaux entrepris par l'Organisation internationale de l'aviation civile sur l'élaboration de normes biométriques à appliquer aux passeports et documents de voyages internationaux. Le projet note en outre le mémorandum d'accord conclu entre l'OACI et l'OIT le 19 octobre 1953. Considérant le contexte de la nécessité, soulignée à l'alinéa *b)* du paragraphe 1 de l'article 4 de la convention, que l'OIT élabore des directives sur les normes techniques à utiliser, il invite le Conseil d'administration à demander au Directeur général de prendre rapidement des mesures en vue de l'élaboration d'une norme internationale sur la biométrie, notamment en coopérant avec les institutions internationales pertinentes, en particulier l'OACI.

693. La résolution est adoptée.

694. Le président du groupe de travail sur l'article 6 présente un quatrième projet de résolution de la Conférence (résolution 4) en faisant observer qu'en vertu du paragraphe 6 de l'article 6 de la convention le Conseil d'administration prendra les dispositions nécessaires pour approuver la liste des pays qui se conforment pleinement aux prescriptions de la convention. Le projet demande au Conseil d'administration de créer un organe maritime tripartite composé de représentants des gouvernements ayant ratifié la convention et d'organisations d'armateurs et de gens de mer, qui sera chargé d'examiner les rapports soumis par les Membres sur les évaluations indépendantes de la gestion de leur système de délivrance des PIM. Cet organe maritime spécial devra aussi émettre des avis à l'intention du Conseil d'administration de sorte qu'il puisse tenir à jour une liste des Membres qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales stipulées dans la convention. Un amendement proposé par le secrétariat lors des débats sur l'article 6 est inclus dans le projet de texte.

695. La résolution est adoptée telle qu'amendée.

696. Le rapport de la commission, le projet de convention et les résolutions sont soumis à l'examen de la Conférence.

Adoption du rapport et du projet de convention

697. Le président souhaite au Secrétaire général de la Conférence et au Directeur général du Bureau international du Travail, M. Juan Somavia, la bienvenue à la dernière séance de la commission. Il estime que la commission a obtenu d'excellents résultats. L'OIT a eu le mérite, face à des situations nouvelles appelant d'urgence l'attention, de réagir rapidement malgré le processus formel à suivre dans l'élaboration de nouvelles conventions.

698. Le Secrétaire général de la Conférence remercie toutes les personnes concernées pour leur dévouement et leur dur travail. Le résultat est vraiment excellent et l'OIT a prouvé qu'elle est capable de répondre rapidement à des exigences concrètes. La commission a créé la première pièce d'identité des gens de mer internationale et uniformisée, et ce faisant elle a

réalisé un travail de précurseur dans un domaine fort complexe et sensible. Il en résultera un équilibre extraordinaire entre les droits des gens de mer, des échanges commerciaux internationaux sans entraves et une plus grande sûreté. Le système de surveillance internationale et la souplesse avec laquelle l'instrument pourra être actualisé constituent des éléments importants du maintien de cet équilibre. Ces travaux ont démontré la puissance du tripartisme lorsqu'il s'agit de traiter de façon cohérente de questions complexes. Traiter d'autres questions suivant la même méthodologie et trouver ainsi un équilibre dans le cadre plus vaste de la mondialisation sera le défi futur. Dans l'immédiat, il faudra obtenir pour la présente convention la même ratification rapide et généralisée que celle qui a été obtenue pour la convention sur les pires formes de travail des enfants (n° 182). A cet égard, le Bureau devra mettre en place un programme de coopération technique à l'intention des pays qui peuvent nécessiter une assistance. Il souligne à nouveau la puissance du réseau tripartite de l'OIT et remercie une fois de plus les délégués pour leur travail.

699. Au nom de la commission, le président remercie le Secrétaire général d'avoir affirmé aussi catégoriquement l'importance d'une ratification rapide et d'une mise en œuvre effective.

700. Le rapporteur de la commission, membre gouvernemental du Royaume-Uni, présente à la commission son projet de rapport, ainsi que le projet de texte de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) et les quatre résolutions qui devront être soumis à la Conférence. Le rapport devra permettre aux lecteurs, particulièrement à ceux qui auront à donner une interprétation de l'instrument, de comprendre comment on est arrivé au texte final de l'instrument. Son texte explique pourquoi des changements ont été apportés à chacune des dispositions du projet d'instrument contenu dans le rapport VII (2B). La commission a tenu 20 séances et établi trois groupes de travail, 207 amendements lui ont été proposés et le rapport décrit le sort que la commission a réservé à chacun d'eux.

701. La commission a conclu que la PIM devra être une pièce d'identité autonome, mais pas un document de voyage, et que, pour assurer le maximum de sécurité possible, elle inclura obligatoirement des données biométriques. Eu égard à la nécessité de protéger les droits et la vie privée des marins et pour des raisons de coûts et de simplicité, la commission a décidé de faire figurer sur la pièce d'identité une empreinte digitale traduite sous forme d'une photographie numérique ou numérisée. Pour garantir une interopérabilité au plan mondial, il faudra d'urgence mettre au point les normes internationales nécessaires. La commission est également convenue des normes applicables à la base de données concernant les PIM délivrées, que chaque Etat qui aura ratifié la convention devra actualiser, ainsi que des procédures d'accès.

702. En rendant compte des travaux du comité de rédaction, elle déclare que son activité a consisté principalement à assurer la correspondance des versions anglaise et française et à veiller à ce qu'il n'y ait pas d'incohérence entre les deux. La commission a également invité le comité de rédaction à approfondir l'examen de certaines questions spécifiques. Le comité a examiné les titres de chaque article et apporté des précisions aux paragraphes du préambule. De plus, il a réaménagé quelque peu le texte du projet dans le corps de l'instrument. Le paragraphe 1 de l'article 3 traite du contenu de la PIM; le paragraphe 2 de l'article 3 se rapporte à la procédure d'amendement simplifiée; et on trouve à l'article 4 de plus amples détails sur la forme et le contenu de la PIM. Ceci a eu des conséquences sur la numérotation. Par ailleurs, le comité a étudié le libellé concernant l'accès aux bases nationales de données et il a opté pour le libellé qui figure désormais au paragraphe 6 de l'article 4. Il a également noté que le paragraphe 4 de l'article 4 limitait l'accès aux bases de données aux seuls Membres pour lesquels la convention était en vigueur, alors que le

paragraphe 5 autorisait l'accès à tous les Etats Membres. Le comité de rédaction estime que le paragraphe 5 reflète correctement les intentions de la commission, et en conséquence il propose que les mots «les Membres pour lesquels la présente convention est en vigueur» au paragraphe 4 soient remplacés par «tous les Membres de l'Organisation». Il a également, comme la commission en était convenue, inclus un libellé dans les parties A et B de l'annexe III visant à traiter de l'expiration de la PIM lorsque le marin est en mer, ou de la perte de celle-ci.

703. Etant donné les limites de son mandat, le comité de rédaction n'a pu donner suite à la décision de la commission d'inclure à l'annexe I une référence à un numéro d'identification personnel facultatif. Ceci est dû au fait que cette référence porte sur un renseignement concernant le titulaire qui ne figure pas dans l'article 3. La référence approuvée au comité de rédaction se lit «Numéro d'identification personnel, s'il existe, du marin (facultatif)». On a cependant fait observer que l'ensemble du comité était d'avis de faire figurer la même référence à l'article 3. Cette référence doit figurer à la fois à l'article 3 et à l'annexe I si la commission souscrit à cet avis.

704. Le comité de rédaction a divisé l'annexe II en deux parties. La première partie porte sur les informations à l'usage propre des Etats Membres et la seconde partie sur les informations de base servant à vérifier que le détenteur de la PIM est bien le marin auquel elle a été remise. Le titre de l'annexe III a été modifié pour refléter le contenu des paragraphes liminaires. Etant donné le processus accéléré retenu pour élaborer l'instrument et la nécessité d'adopter ce dernier le plus rapidement possible, la commission devra se poser la question de savoir si le délai habituel de douze mois qui sépare la deuxième ratification, délai auquel elle a déjà souscrit pour l'entrée en vigueur de l'instrument, ne doit pas être réduit à six mois.

705. Elle remercie le président, le Conseiller juridique et son équipe, et tous les membres du comité de rédaction. Elle recommande que la commission approuve le rapport et que, une fois prises les dernières décisions auxquelles elle a fait référence, elle approuve l'instrument en vue de le soumettre à la séance plénière de la Conférence.

706. La commission examine le projet de rapport. Les délégués apportent des corrections et des précisions concernant leurs propres déclarations, ainsi que des modifications d'ordre rédactionnel aux versions anglaise, française et espagnole, et le rapport est adopté.

707. La commission aborde ensuite l'examen du projet de texte de convention.

708. Le Conseiller juridique, en réponse à une intervention du secrétaire du groupe travailleur, déclare que toutes les modifications mineures à apporter au texte français pour l'aligner sur la version anglaise seront examinées attentivement par le comité de rédaction de la Conférence, tant pour ce qui est des modifications d'ordre grammatical que des corrections rédactionnelles.

709. Le membre gouvernemental de la Grèce remarque que la référence aux «résidents permanents» faite au paragraphe 3 de l'article 2 ne convient pas et peut s'appliquer, si elle est lue séparément, à des catégories de travailleurs autres que les gens de mer. L'ajout du mot «Ces» au début de la phrase indiquerait clairement qu'il s'agit de gens de mer.

710. Le président déclare que le titre de l'article 2 comme son paragraphe 3 se rapportent d'évidence à la remise de «pièces d'identité de gens de mer» et qu'il faut les lire comme un tout. Il propose de renvoyer la question au comité de rédaction de la Conférence.

711. Le président attire l'attention sur la question du numéro d'identification personnel soulevée par le rapporteur. Il dit que la commission a suggéré précédemment d'ajouter un alinéa *h)* au paragraphe 7 de l'article 3 qui se lirait «Numéro d'identification personnel, s'il existe, du marin (facultatif)». En outre, il faudrait apporter une modification à l'annexe I de sorte que les alinéas *j)* et *k)* deviennent respectivement *k)* et *l)*, et que l'alinéa *j)* se lise «Numéro d'identification personnel, s'il existe, du marin, ne comportant pas plus de 14 caractères».

712. Le membre gouvernemental des Etats-Unis remarque que le paragraphe 387 du projet de rapport ne reflète pas de façon précise cette discussion. Au paragraphe 636, il est précisé qu'il a été convenu qu'il y aurait un numéro d'identification personnel et il y a eu reconnaissance tacite que, par souci de cohérence, il figurerait aussi bien dans l'article que dans l'annexe.

713. Le secrétaire du groupe travailleur déclare que, puisque l'amendement en question a été soumis après l'échéance prévue pour les amendements, son groupe ne peut, pour des raisons d'ordre juridique, accepter une modification de l'article.

714. Le président dit qu'il existe désormais une incohérence entre l'article 3 et l'annexe I. Il pense que l'intention de la commission est de faire figurer le numéro d'identification, tant dans l'article 3 que dans l'annexe I. Le groupe travailleur maintient sa position et la commission décide de conserver cette référence à l'annexe I sans toutefois l'ajouter au paragraphe 7 de l'article 3.

715. Le président note une incohérence entre les paragraphes 4 et 5 de l'article 4. A la lumière des renseignements fournis par le rapporteur, l'orateur confirme que l'intention de la commission est de remplacer, au paragraphe 4 de l'article 4, les mots: «des Membres pour lesquels la présente convention est en vigueur» par les mots: «de tous les Membres de l'Organisation». Il en est ainsi décidé.

716. Le membre gouvernemental du Japon indique que l'article 5 ne mentionne pas les «pratiques recommandées» définies dans l'annexe III. Il propose d'inclure ces mots après «Prescriptions minimales» et d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 1: «Pour obtenir ces résultats obligatoires, chaque Membre doit examiner les pratiques recommandées telles qu'elles sont stipulées à l'annexe III.»

717. Le vice-président employeur demande si cela est conforme à la pratique du Bureau en matière de normes applicables aux conventions de l'OIT qui sont assorties de recommandations.

718. Le secrétaire du groupe travailleur se pose aussi cette question et fait remarquer que les paragraphes liminaires de l'annexe III donnent déjà des éclaircissements sur la partie B relative aux pratiques recommandées qui ne sont pas obligatoires.

719. Le Conseiller juridique indique qu'il est préférable de s'abstenir de mentionner des dispositions non obligatoires dans le texte de la convention. L'annexe III précise clairement que les pratiques dont il est question ne sont pas obligatoires. Le fait de mentionner à ce stade les pratiques non obligatoires ne serait que source de confusion.

720. Etant donné la préférence exprimée par plusieurs membres pour le texte présenté par le comité de rédaction, le membre gouvernemental du Japon décide de retirer sa proposition.

721. Concernant l'article 10, le membre gouvernemental de la Grèce fait état des dispositions finales relatives à l'entrée en vigueur de la convention dans un Etat Membre et de la

dénonciation automatique de la convention n° 108 qui en résulte. Le Supplément complémenté du Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, contient dans sa partie B la convention n° 108. Bien qu'elle implique la dénonciation automatique de cette convention, la ratification du nouvel instrument ne dispense toutefois pas un pays de l'obligation, au titre du Protocole de 1996, de soumettre des rapports sur la convention n° 108, au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Il demande si cette question a été abordée par le comité de rédaction.

722. Le Conseiller juridique explique que ce problème est difficile à résoudre. En principe, la seule solution consiste en la révision du Protocole de 1996. Cependant, une solution pratique pourrait être de soumettre cette question à l'attention de la Commission d'experts de l'OIT pour l'application des conventions et recommandations, étant entendu qu'aucun rapport concernant la convention n° 108 ne devrait être requis pour les Etats Membres qui sont parties au Protocole de 1996, au cas où ceux-ci auraient ratifié le nouvel instrument. Concernant la possibilité de réduire à six mois le délai qui précède l'entrée en vigueur de la convention après la date de la deuxième ratification, il demande instamment à la commission de trancher maintenant sur cette question, faute de quoi le délai type de douze mois sera appliqué. La ratification de la convention révisée impliquera automatiquement la dénonciation de la convention n° 108. Conformément aux dispositions finales types, la nouvelle convention entrera en vigueur, pour chaque Etat Membre qui la ratifiera, douze mois après la date de sa ratification. Ce délai peut également être réduit à six mois, pour qu'il corresponde au délai requis pour l'entrée en vigueur de la convention proprement dite après les deux premières ratifications. La commission doit aussi prendre une décision sur ce point.

723. Le secrétaire du groupe travailleur est favorable à cette solution dans la mesure où le nouvel instrument a été élaboré suivant une procédure de discussion simple, et où la procédure d'amendement simplifiée prévoit un délai de six mois pour l'entrée en vigueur d'amendements aux trois annexes.

724. La commission décide de réduire à six mois le délai prévu avant l'entrée en vigueur de la convention après la deuxième ratification, ainsi que celui prévu pour l'entrée en vigueur de l'instrument dans un Etat Membre qui l'a ratifié après son entrée en vigueur.

725. Le membre gouvernemental de la Grèce se demande si la dénonciation automatique de la convention n° 108, suite à la ratification du nouvel instrument, entraînera la modification automatique du Protocole relatif à la convention n° 147. Si ce n'est pas le cas, les Etats Membres qui ne sont pas parties au Protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 devront toujours mettre en place une réglementation interne qui corresponde pour l'essentiel aux dispositions de la convention n° 108, même s'ils ont ratifié la nouvelle convention.

726. Le secrétaire du groupe travailleur se souvient qu'un cas semblable s'était posé à la session maritime de la Conférence internationale du Travail de 1996 et propose que la question soit éventuellement traitée dans le cadre d'une résolution.

727. Le Conseiller juridique répond que l'élaboration d'une résolution ne répond pas aux préoccupations des pays qui ont adopté la partie B du Supplément complémenté par le Protocole relatif à la convention n° 147, car une résolution ne peut modifier le texte d'une convention. Le comité de rédaction de la Conférence rédigera une disposition finale type qui permettra de résoudre ce problème.

728. Le président met en évidence la nécessité de faciliter les autorisations de descendre à terre et le transit pour les gens de mer étant donné que ce sont des éléments indispensables au secteur maritime mondial. Il rappelle les travaux que l'OIT et la commission ont entrepris pour réagir aux actes de terrorisme criminels et horribles du 11 septembre 2001 ainsi que ceux de l'Organisation maritime internationale (OMI), dans le but d'améliorer la sécurité maritime. Les déplacements des marins et leur accès aux facilités à terre ont déjà été restreints dans de nombreux pays et il est urgent de trouver une solution internationale au problème.

729. Cela a été un plaisir et un honneur pour lui de remplir les fonctions de président de la commission, et aujourd'hui la commission peut constater les résultats de ses travaux. Par ses décisions, la commission a trouvé les premiers éléments d'une solution internationale à ce défi mondial. Elle a ouvert la voie en matière d'identification des gens de mer et jeté les bases d'un processus d'amélioration de la sécurité. Il remercie tous ceux qui ont participé aux travaux. Leur attitude positive, leur soutien, leur contribution et leur patience ont contribué à mener à bien la tâche qui leur était confiée dans des délais très courts. Il remercie tout spécialement tous ceux qui ont participé au groupe de travail et félicite les vice-présidents des groupes employeur et travailleur de la détermination qu'ils ont montrée pour trouver et adopter des solutions aux défis que la commission doit relever. Il remercie tout particulièrement le rapporteur et le secrétariat de l'aide qu'ils ont apportée tout au long des débats.

730. Il exhorte vivement les pays à d'abord approuver la nouvelle convention, ensuite à la ratifier rapidement et enfin à faire en sorte qu'elle soit appliquée efficacement. Il demande à tous les pays de le faire pour garantir l'application de mesures de facilitation, de sûreté et de sécurité à la fois pour les navires et les équipages et en même temps pour veiller à assurer le respect des droits de l'homme en laissant aussi peu de marge que possible.

731. Le vice-président employeur rappelle que ce processus a été amorcé il y a quelques mois seulement, et non pas il y a plusieurs années, comme c'est le cas habituellement pour les travaux préparatoires d'une convention. Le groupe employeur s'est engagé dans cet effort dès le début, et le travail et le dévouement de tous ceux qui ont participé suscitent son admiration. Le Bureau a toujours préparé de bons textes mais les gouvernements, les employeurs et les travailleurs réunis au sein de la commission ont coopéré positivement de façon pour sensiblement les améliorer. Il souligne l'importance de cette coopération, notant que les trois parties dépendent l'une de l'autre. Les gouvernements ont des navires marchands faisant escale dans leur port, les gens de mer sont des professionnels exerçant efficacement leur métier, et les armateurs financent et exploitent des navires performants qui exigent le service de ces professionnels. Il demande à tous les Etats Membres de voter en faveur de l'adoption de la convention et de la ratifier rapidement dans leur pays.

732. Le secrétaire du groupe de travail félicite le président d'avoir conduit les travaux de la commission à travers de difficiles négociations. Si l'industrie maritime a besoin de faciliter les mouvements des gens de mer, ces derniers ont également intérêt à ce que la sécurité soit renforcée. Un équilibre entre sécurité et facilitation, qui tienne dûment compte des droits fondamentaux, est nécessaire. Une fois la convention adoptée, l'objectif le plus important sera d'obtenir sa ratification rapide et généralisée. En particulier, les Etats Membres du G8 devront faire suivre d'effets leur récente déclaration et s'engager rapidement à appliquer la convention dans le cadre des mesures de sécurité renforcées prévues dans le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI. La nouvelle convention constitue une réalisation majeure étant donné qu'elle traite d'une question qui est complexe au plan technique et sensible au plan politique. Une étape fondamentale en vue de garantir le travail décent des gens de mer vient d'être franchie.

733. Le membre gouvernemental des Etats-Unis déclare que l'adoption du projet de convention est le fruit des efforts déployés par tous. Il les remercie du travail qu'ils ont fourni et exhorte les membres de la commission à convaincre leurs délégués nationaux de l'importance de voter en faveur de l'adoption de la nouvelle convention lors de la réunion plénière de la Conférence.

734. Le membre gouvernemental du Danemark, au nom du group IMEC, le membre gouvernemental de la Grèce, prenant la parole à titre officieux au nom de l'Union européenne, le membre gouvernemental de la Namibie, au nom du groupe africain, le membre gouvernemental de l'Egypte, au nom du groupe arabe, le membre gouvernemental du Chili, au nom du GRULAC, le membre gouvernemental du Japon, au nom du groupe asiatique, et plusieurs autres membres gouvernementaux remercient le président, les membres gouvernementaux de la commission, les vice-présidents des groupes employeurs et travailleurs et le Bureau de l'effort énorme qu'ils ont fourni, de leur dévouement et de leur coopération.

735. Le président déclare la session de la commission close.

736. Le rapport de la commission, le projet de convention et les résolutions sont soumis à l'examen de la Conférence.

Genève, le 16 juin 2003. *(Signé)* Georg. T. Smefjell,
Président.

Mary Martyn,
Rapporteur.

Projet de convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)

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 3 juin 2003, en sa quatre-vingt-onzième session;

Consciente de la menace persistante pour la sécurité des passagers et des équipages et pour la sûreté des navires, pour l'intérêt national des Etats et pour les personnes;

Consciente également du mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail décentes;

Considérant que, compte tenu du caractère mondial de l'industrie maritime, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale;

Reconnaissant les principes consacrés dans la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, concernant la facilitation de l'entrée des gens de mer sur le territoire des Membres aux fins d'une permission à terre, d'un transit, d'un embarquement sur un autre navire ou d'un rapatriement;

Notant la Convention de l'Organisation maritime internationale visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée, en particulier les normes 3.44 et 3.45;

Notant en outre que la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies A/RES/57/219 relative à la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste affirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise pour combattre le terrorisme soit conforme à leurs obligations en droit international, respectant en particulier les normes internationales relatives aux droits de l'homme et aux droits des réfugiés, et le droit international humanitaire;

Consciente que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant, à la réalisation d'une navigation plus sûre et d'océans plus propres;

Consciente aussi que descendre à terre est essentiel pour embarquer sur un navire ou le quitter après la période de service convenue;

Notant les amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer, telle que modifiée, concernant les mesures spéciales tendant à améliorer la sûreté et la sécurité maritimes, qui ont été adoptés par la Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à un système plus sûr d'identification des 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 révisant la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958,

Adopte, ce … jour de juin deux mille trois, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

Article 1

CHAMP D'APPLICATION

1. Aux fins de la présente convention, le terme «marin» ou «gens de mer» désigne toute personne qui est employée ou engagée ou qui travaille, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu'un navire de guerre, 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, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux dispositions de la présente convention par l'autorité compétente de l'Etat dont ces personnes sont ressortissantes ou résidentes permanentes.

3. Après consultation des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, l'autorité compétente peut appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

Article 2

DÉLIVRANCE DE PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin qui en fait la demande une pièce d'identité des gens de mer conforme aux dispositions de l'article 3 de la convention.

2. A moins qu'il n'en soit autrement décidé par la présente convention, la délivrance de pièces d'identité des gens de mer peut être soumise aux mêmes conditions que celles prévues par la législation nationale pour la délivrance de titres de voyage.

3. Tout Membre peut également délivrer les pièces d'identité mentionnées au paragraphe 1 aux gens de mer qui bénéficient du statut de résident permanent sur son territoire. Les résidents permanents devront toujours voyager en se conformant aux dispositions du paragraphe 7 de l'article 6.

4. Chaque Membre doit s'assurer que les pièces d'identité des gens de mer sont délivrées sans retard injustifié.

5. Les gens de mer ont le droit d'exercer un recours administratif en cas de rejet de leur demande.

6. La présente convention ne portera pas atteinte aux obligations de chaque Membre en vertu des dispositions internationales relatives aux réfugiés et aux apatrides.

Article 3

TENEUR ET FORME

1. La pièce d'identité des gens de mer relevant de la présente convention devra être conforme dans sa teneur au modèle présenté à l'annexe I de ladite convention. La forme de cette pièce d'identité et les matières dont elle est faite devront correspondre aux normes générales indiquées dans le modèle qui est fondé sur les critères établis ci-après. Sous réserve que tout amendement apporté corresponde aux paragraphes suivants, l'annexe I pourra être modifiée selon les besoins, notamment pour tenir compte de l'évolution

technologique, conformément à l'article 8 ci-après. La décision d'adopter un amendement devra indiquer la date à laquelle il entrera en vigueur, en tenant compte de la nécessité de laisser aux Membres un temps suffisant pour effectuer toute révision nécessaire de leurs pièces d'identité et procédures nationales relatives aux gens de mer.

2. La pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple, sera établie dans une matière résistante, compte tenu en particulier des conditions qui peuvent régner en mer, et sera lisible par machine. Les matériels utilisés devront:

a) empêcher autant que possible les altérations ou les falsifications et permettre de discerner aisément les modifications;

b) être facilement accessibles à tout gouvernement, au coût le plus bas compatible avec la fiabilité requise pour atteindre l'objectif énoncé à l'alinéa *a)* ci-dessus.

3. Les Membres devront tenir compte de toute directive élaborée par l'Organisation internationale du Travail sur les normes techniques à utiliser pour faciliter l'application d'une norme internationale commune.

4. La pièce d'identité des gens de mer ne devra pas être plus grande qu'un passeport ordinaire.

5. La pièce d'identité des gens de mer devra comprendre le nom de l'autorité qui la délivre, ainsi que des indications permettant de prendre contact rapidement avec cette autorité, la date et le lieu de la délivrance du document et les mentions suivantes:

a) le présent document constitue une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du Travail;

b) le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport.

6. La durée maximale de validité d'une pièce d'identité des gens de mer sera établie conformément à la législation nationale de l'Etat qui la délivre et n'excédera en aucun cas dix années sous réserve d'un renouvellement après les cinq premières années.

7. Les données concernant le titulaire de la pièce d'identité des gens de mer se limiteront aux points suivants:

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

b) sexe;

c) date et lieu de naissance;

d) nationalité;

e) tout signe physique particulier susceptible de faciliter l'identification;

f) photographie numérique ou originale; et

g) signature.

8. Nonobstant le paragraphe 7 ci-dessus, un modèle ou d'autres représentations de la biométrie du titulaire qui répondent à la spécification de l'annexe I seront également

exigés en vue de leur inclusion dans les pièces d'identité des gens de mer, pourvu que les conditions préalables suivantes soient remplies:

a) les données biométriques peuvent être recueillies sans aucune intrusion dans la vie privée des intéressés, sans désagrément pour eux, sans risque pour leur santé et sans atteinte à leur dignité;

b) les données biométriques sont visibles sur la pièce d'identité et ne peuvent être reproduites à partir du modèle ou d'autres représentations;

c) le matériel nécessaire au recueil et à la vérification des données biométriques est facile à utiliser et est généralement accessible aux gouvernements à faible coût;

d) le matériel nécessaire à la vérification des données biométriques peut être utilisé de manière commode et fiable dans les ports et dans les autres lieux, y compris les navires, où les autorités compétentes effectuent normalement le contrôle de l'identité;

e) le système, y compris les matériels, les technologies et les procédures, dans lequel les données biométriques sont utilisées permet d'obtenir des résultats uniformes et fiables en matière d'authentification d'identité.

9. Toutes les données concernant le marin enregistrées sur la pièce d'identité sont visibles. Les gens de mer disposeront d'un accès facile à des équipements leur permettant d'examiner toute donnée les concernant qui ne peut faire l'objet d'un examen visuel. Cet accès sera donné par l'autorité qui délivre la pièce d'identité ou en son nom.

10. La teneur et la forme de la pièce d'identité des gens de mer doivent tenir compte des normes internationales pertinentes mentionnées à l'annexe I.

Article 4

BASE DE DONNÉES ÉLECTRONIQUE NATIONALE

1. Chaque Membre fera en sorte qu'un enregistrement de chaque pièce d'identité des gens de mer, délivrée, suspendue ou retirée par lui, soit conservé dans une base de données électronique. Les mesures nécessaires sont prises pour protéger cette base de données contre toute intervention et tout accès non autorisé.

2. Les informations contenues dans l'enregistrement se limitent aux indications essentielles aux fins de la vérification de la pièce d'identité des gens de mer ou du statut d'un marin, tout en respectant le droit à la vie privée des gens de mer et en satisfaisant à toutes les dispositions applicables en matière de protection des données. Ces indications sont énumérées à l'annexe II à la présente convention, qui peut être modifiée selon les modalités énoncées à l'article 8 ci-après, en tenant compte de la nécessité de laisser aux Membres suffisamment de temps pour effectuer toute révision nécessaire de leurs systèmes nationaux de bases de données.

3. Chaque Membre mettra en place des procédures permettant à tout marin auquel il a délivré une pièce d'identité des gens de mer d'examiner et de vérifier gratuitement la validité des données le concernant qui figurent dans la base de données ou qui y sont archivées et d'apporter les corrections nécessaires, le cas échéant.

4. Chaque Membre désignera un centre permanent pour répondre aux demandes en provenance des services de l'immigration ou autres autorités compétentes de tous les Membres de l'Organisation et concernant l'authenticité et la validité de la pièce d'identité

délivrée par son autorité. Les renseignements relatifs au centre permanent doivent être communiqués au Bureau international du Travail qui tient à jour une liste communiquée à tous les Membres de l'Organisation.

5. Les indications mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont accessibles immédiatement et en permanence aux services de l'immigration ou autres autorités compétentes des Membres de l'Organisation, soit électroniquement, soit par l'intermédiaire du centre permanent mentionné au paragraphe 4 ci-dessus.

6. Aux fins de la présente convention, des restrictions appropriées sont établies afin d'assurer que des données, en particulier photographiques, ne puissent être échangées à moins qu'un mécanisme soit mis en place pour assurer que les normes applicables de protection des données et de la vie privée soient respectées.

7. Les Membres doivent faire en sorte que les données personnelles saisies dans la base de données électronique ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles de vérifier les pièces d'identité des gens de mer.

Article 5

CONTRÔLE DE QUALITÉ ET ÉVALUATIONS

1. Les 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, sont exposées à l'annexe III de la présente convention. Les prescriptions minimales prévoient les résultats obligatoires que chaque Membre doit obtenir dans le cadre de la gestion de son système de délivrance de ces pièces.

2. Des procédés et procédures doivent être mis en place pour garantir la sécurité nécessaire:

a) à la production et à la délivrance des pièces d'identité vierges;

b) à la garde et à la manipulation des pièces d'identité vierges et remplies, et à la responsabilité pour ces pièces;

c) au traitement des demandes, à la transformation de pièces d'identité vierges en pièces d'identité personnalisées par l'autorité et le service responsables de leur établissement et à leur remise au marin;

d) à l'exploitation et à l'actualisation de la base de données;

e) au contrôle de la qualité des procédures et aux évaluations périodiques.

3. Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessus, l'annexe III peut être modifiée conformément aux dispositions de l'article 8, compte tenu de la nécessité de donner aux Membres suffisamment de temps pour apporter toute révision nécessaire aux procédés et procédures.

4. Chaque Membre doit effectuer au moins tous les cinq ans une évaluation indépendante du fonctionnement de son système de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de qualité. Les rapports de ces évaluations, sous réserve de la suppression de tout élément confidentiel, doivent être communiqués au Directeur général du Bureau international du Travail, et une copie doit être adressée aux organisations représentant les armateurs et les gens de mer dans l'Etat

Membre concerné. Ces prescriptions en matière d'établissement des rapports ne doivent pas porter préjudice aux obligations incombant aux Membres aux termes de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

5. Le Bureau international du Travail doit mettre ces rapports à la disposition des Membres. Toute divulgation, autres que celles autorisées par la présente convention, exige le consentement du Membre qui a établi le rapport.

6. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, agissant sur la base de toutes les informations pertinentes conformément aux dispositions qu'il a prises, doit approuver la liste des Membres qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus.

7. La liste doit être mise à tout moment à la disposition des Membres de l'Organisation et actualisée à mesure que des informations appropriées sont reçues. En particulier, les Membres doivent être avisés rapidement lorsque l'ajout sur la liste de tout autre Membre est contesté pour des motifs sérieux au titre des procédures mentionnées au paragraphe 8.

8. Conformément aux procédures établies par le Conseil d'administration, des dispositions doivent être prises pour que les Membres qui ont été exclus de la liste ou pourraient l'être et les gouvernements concernés des Membres ayant ratifié la convention ainsi que les organismes représentant les armateurs et les gens de mer, fassent connaître leur point de vue au Conseil d'administration, conformément aux dispositions mentionnées ci-dessus et pour que tout différend soit réglé en temps utile de manière équitable et impartiale.

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

Article 6

FACILITATION DE LA PERMISSION DE DESCENDRE À TERRE, DU TRANSIT ET DU TRANSFERT DES GENS DE MER

1. Tout marin titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer valable délivrée conformément aux dispositions de la présente convention par un Membre pour lequel la convention est en vigueur doit être reconnu comme un marin au sens de la convention, à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de mettre en doute l'authenticité de la pièce d'identité du marin.

2. La vérification et toutes enquêtes et formalités connexes nécessaires pour s'assurer que le marin pour lequel l'entrée est sollicitée en vertu des paragraphes 3 à 6 ou des paragraphes 7 à 9 ci-dessous est le titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément aux prescriptions de la présente convention ne devront rien coûter aux gens de mer ou aux armateurs.

Permission de descendre à terre

3. La vérification et toutes enquêtes et formalités connexes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus doivent être effectuées aussi rapidement que possible sous réserve que l'avis de l'arrivée du titulaire ait été reçu préalablement dans un délai raisonnable par les autorités compétentes. L'avis de l'arrivée du titulaire doit comporter les indications mentionnées à la section 1 de l'annexe II.

4. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit autoriser, aussi rapidement que possible et à moins qu'il existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque l'entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire.

5. Cette entrée est autorisée sous réserve que les formalités à l'arrivée du navire aient été remplies et que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale.

6. Les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa pour être autorisés à descendre à terre. Tout Membre qui n'est pas en mesure de respecter pleinement cette prescription doit veiller à ce que la législation ou la pratique applicable prévoit des dispositions dans l'ensemble équivalentes.

Transit et transfert

7. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit également autoriser, aussi rapidement que possible, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, assortie d'un passeport, lorsque cette entrée est sollicitée pour:

a) embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire;

b) passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.

8. Cette entrée est autorisée à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de mettre en doute l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer, sous réserve que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser cette entrée pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale.

9. Avant d'autoriser l'entrée sur son territoire pour l'un des motifs énumérés au paragraphe 7 ci-dessus, tout Membre pourra exiger une preuve satisfaisante, y compris une preuve écrite de l'intention du marin et de sa capacité à la réaliser. Le Membre pourra également limiter le séjour du marin à une durée considérée comme raisonnable eu égard à l'objectif ci-dessus.

Article 7

POSSESSION CONTINUE ET RETRAIT

1. La pièce d'identité des gens de mer reste en possession du marin en permanence, sauf lorsqu'elle est sous la garde du capitaine du navire intéressé, avec l'accord écrit du marin.

2. La pièce d'identité des gens de mer est rapidement retirée par l'Etat qui l'a délivrée s'il est avéré que le marin ne répond plus aux conditions de délivrance fixées par la présente convention. Les procédures de suspension ou de retrait des documents d'identité des gens de mer doivent être élaborées en consultation avec des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer et comprendre des voies de recours administratif.

Article 8

AMENDEMENT AUX ANNEXES

1. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente convention, la Conférence internationale, agissant conformément aux avis d'un organe maritime tripartite de l'Organisation internationale du Travail dûment constitué, peut amender les annexes de la convention. Une majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence est requise comprenant au moins la moitié des Membres de l'Organisation ayant ratifié cette convention.

2. Chaque Membre qui a ratifié la convention peut adresser au Directeur général, dans un délai de six mois suivant l'adoption de l'amendement, une notification précisant que cet amendement n'entrera pas en vigueur à son égard ou n'entrera en vigueur qu'ultérieurement, à la suite d'une nouvelle notification.

Article 9

DISPOSITION TRANSITOIRE

Tout Membre partie à la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, qui prend des mesures, conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, en vue de ratifier la présente convention, peut notifier au Directeur général son intention d'appliquer ladite convention à titre provisoire. Une pièce d'identité des gens de mer délivrée par ce Membre sera traitée, aux fins de la présente convention, comme une pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément à cette convention, à condition que les dispositions des articles 2 à 5 de la présente convention soient respectées et que le Membre intéressé accepte les pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément à ladite convention.

Article 10

La présente convention révise la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.

Annexe I

La pièce d'identité des gens de mer, dont la forme et la teneur sont exposées ci-après, sera faite de matières de bonne qualité qui, si cela est possible, en tenant compte de considérations telles que le coût, ne sont pas facilement accessibles au public. Le document ne doit pas comprendre plus d'espace que nécessaire pour contenir les renseignements prévus par la convention.

Il doit contenir le nom de l'Etat qui délivre la pièce d'identité et la déclaration suivante:

> Le présent document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du Travail. Le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport.

Les pages de renseignements indiqués en **caractères gras** ci-après seront protégées par un laminat ou une couche de laque, ou par l'application d'une technologie d'image ou d'un support matériel qui garantit une résistance équivalant à la substitution du portrait ou d'autres données biographiques.

Les matières utilisées, les dimensions et l'emplacement des données répondront aux spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) précisées dans la partie 3 du document 9303 (deuxième édition, 2002) ou dans la partie 1 du document 9303 (cinquième édition, 2003).

Les autres caractéristiques relatives à la sécurité doivent inclure au moins une des caractéristiques suivantes:

Filigranes, marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette, encres spéciales, motifs spéciaux en couleur, images perforées, hologrammes, gravure au laser, micro-impression et plastification à chaud.

Les données inscrites sur les pages de renseignements de la pièce d'identité des gens de mer se limiteront à:

I. Autorité qui a délivré la pièce d'identité: .....

II. Numéro(s) de téléphone, adresse électronique et site Internet de l'autorité:.....
.....
.....

III. Date et lieu de délivrance: .....

Photographie numérique ou originale du marin

a) **Nom en entier du marin: .....**

b) **Sexe.....**

c) **Date et lieu de naissance:.....**

d) **Nationalité: .....**

e) **Tout signe physique particulier susceptible de faciliter l'identification: .....**
.....

f) **Signature du porteur: .....**

g) **Date d'expiration: .....**

h) **Type et désignation du document: .....**

i) **Numéro unique du document: .....**

j) **Numéro d'identification personnel: .....**

k) **Modèle biométrique correspondant à une empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres répondant à une norme à déterminer: ……...**

l) **Zone lisible à la machine conforme aux spécifications de l'OACI contenues dans le document 9303 cité ci-dessus.**

IV. Sceau ou timbre officiel de l'autorité qui a délivré la pièce d'identité.

Explication des données

Les rubriques ci-dessus peuvent être traduites dans la ou les langues de l'Etat qui délivre la pièce d'identité des gens de mer. Si la langue nationale est autre que l'anglais, le français ou l'espagnol, les rubriques doivent figurer également dans une de ces langues.

Les caractères latins doivent être utilisés pour toute inscription dans ce document.

Les renseignements mentionnés ci-dessus auront les caractéristiques suivantes:

I. Autorité qui a délivré la pièce d'identité: code ISO pour l'Etat qui a délivré la pièce d'identité des gens de mer, nom et adresse complète de l'administration émettrice ainsi que nom et titre de la personne autorisant la délivrance.

II. Le numéro de téléphone, l'adresse électronique et le site Internet doivent correspondre aux liens avec le centre permanent auquel fait référence la convention.

III. Date et lieu de délivrance – la date sera écrite en deux chiffres arabes dans l'ordre suivant: jour/mois/année (par exemple 31/12/03); le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national.

Taille de la photographie répondant aux spécifications du document 9303 de l'OACI

a) Nom en entier du marin: s'il y a lieu, le nom de famille sera inscrit en premier, suivi des autres noms du marin;

b) sexe: préciser «M» pour masculin et «F» pour féminin;

c) date et lieu de naissance: la date sera inscrite en deux chiffres arabes dans l'ordre indiqué (jour/mois/année); le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national;

d) déclaration de la nationalité: indiquer la nationalité;

e) signes physiques particuliers: toute caractéristique physique apparente facilitant l'identification;

f) signature du porteur;

g) date d'expiration: en deux chiffres arabes dans l'ordre indiqué – jour/mois/année;

h) type ou désignation du document: un code composé des lettres majuscules écrites en caractères latins (S);

i) numéro unique du document: code du pays (voir I ci-dessus), suivi pour chaque livret d'un numéro d'inventaire alphanumérique de neuf caractères au maximum;

j) Numéro d'identification personnel: numéro d'identification optionnel du marin, comportant 14 caractères alphanumériques au plus;

k) modèle biométrique: une spécification précise sera mise au point;

l) zone lisible à la machine selon les spécifications contenues dans le document 9303 de l'OACI cité ci-dessus.

Annexe II

Base de données électronique

Les renseignements à fournir pour chaque enregistrement dans la base de données électronique que tout Membre doit tenir à jour conformément aux paragraphes 1, 2, 6 et 7 de l'article 4 de la présente convention doivent se limiter aux éléments suivants:

Section 1

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 unique du document.

4. Date d'expiration, de suspension ou de retrait de la pièce d'identité.

Section 2

5. Modèle biométrique figurant sur la pièce d'identité.

6. Photographie.

7. Précisions sur toutes les demandes de renseignements effectuées sur les pièces d'identité des gens de mer.

Annexe III

Prescriptions et procédures et pratiques recommandées concernant la délivrance des pièces d'identité des gens de mer

La présente annexe expose les prescriptions minimales concernant les procédures qui doivent être adoptées par chaque Membre, conformément à l'article 5 de la présente convention, pour la délivrance de pièces d'identité des gens de mer (ci-après appelées «PIM»), y compris les procédures de contrôle de qualité.

La Partie A donne la liste des résultats obligatoires que chaque Membre doit obtenir au minimum après la mise en place d'un système de délivrance des PIM.

La Partie B recommande les procédures et les pratiques permettant d'atteindre ces résultats. Les Membres doivent en tenir pleinement compte, mais elle n'est pas obligatoire.

Partie A: Résultats obligatoires

1. Fabrication et livraison des PIM vierges

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à la fabrication et à la livraison de PIM vierges, notamment les éléments suivants:

a) toutes les PIM vierges sont de qualité uniforme et satisfont aux spécifications du point de vue de la teneur et de la forme précisées dans l'annexe I;

b) les matières utilisées pour la fabrication des pièces sont protégées et contrôlées;

c) les PIM vierges sont protégées, contrôlées, identifiées et leur statut est suivi tout au long des processus de fabrication et de livraison;

d) les fabricants disposent des moyens de remplir correctement leurs obligations en rapport avec la fabrication et la livraison des PIM vierges;

e) le transport des PIM vierges du fabricant à l'autorité chargée de délivrer les pièces est sécurisé.

2. Garde et manipulation des PIM vierges ou remplies, et responsabilité de ces pièces

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à la garde et à la manipulation des PIM vierges ou remplies ainsi qu'à la responsabilité de ces pièces, notamment les éléments suivants:

a) la garde et la manipulation des PIM vierges ou remplies sont contrôlées par l'autorité chargée de les délivrer;

b) les PIM vierges, remplies ou annulées, notamment celles qui servent de spécimens, sont protégées, contrôlées, identifiées et leur statut est suivi;

c) le personnel associé à ce procédé remplit les critères de fiabilité, d'honnêteté et de loyauté qu'exige leur emploi et il reçoit une formation appropriée;

d) la répartition des responsabilités entre les fonctionnaires habilités a pour objet d'empêcher la délivrance de PIM non autorisées.

3. Traitement des demandes; suspension ou retrait des PIM; procédures de recours

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire au traitement des demandes, à l'établissement à partir de PIM vierges de PIM personnalisées par l'autorité et l'unité en charge de les établir, et à leur remise, notamment:

a) des procédés de vérification et d'approbation garantissant que, lors de la première demande ou du renouvellement, les pièces sont délivrées uniquement sur la base des éléments suivants:

i) demandes contenant toutes les informations requises à l'annexe I;

ii) preuve d'identité du requérant conformément aux lois et pratiques de l'Etat qui délivre la pièce;

iii) preuve de la nationalité ou de la résidence permanente;

iv) preuve que le requérant est un marin au sens de l'article 1;

v) garantie qu'une seule PIM est délivrée aux requérants, en particulier à ceux qui ont plusieurs nationalités ou un statut de résident permanent;

vi) vérification que le requérant ne constitue pas une menace pour la sûreté, en respectant dûment les droits et les libertés fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux;

b) le procédé assure que:

i) les renseignements correspondant à chaque point de l'annexe II sont saisis dans la base de données au moment où est délivrée la PIM;

ii) les données, la photographie, la signature et les caractéristiques biométriques du requérant correspondent à celui-ci;

iii) les données, la photographie, la signature et les caractéristiques biométriques du requérant se rapportent à la demande de pièce tout au long du traitement, de la délivrance et de la remise de la PIM;

c) lorsqu'une PIM est suspendue ou retirée, des mesures doivent être prises rapidement pour actualiser la base de données;

d) un système de prolongation ou de renouvellement est mis en place pour répondre aux situations où le marin a besoin d'une prolongation ou d'un renouvellement de sa PIM ou aux situations de perte de PIM;

e) les circonstances dans lesquelles une PIM peut être suspendue ou retirée sont déterminées en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer;

f) des procédures de recours efficaces et transparentes sont mises en place.

4. Exploitation, sécurisation et actualisation de la base de données

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à l'exploitation et à l'actualisation de la base de données, notamment les éléments suivants:

a) la base de données est à l'abri de toute altération et de tout accès non autorisé;

b) les données sont à jour, protégées contre toute perte d'informations, et peuvent être consultées à tout moment par l'intermédiaire du centre permanent;

c) les bases de données ne sont pas ajoutées à d'autres bases de données, ni copiées, reliées ou encore reproduites; les renseignements contenus dans la base de données ne sont pas utilisés à des fins autres que l'authentification de l'identité du marin;

d) les droits de la personne sont respectés, notamment:

i) le droit au respect de la vie privée lors de la collecte, du stockage, de la manipulation et de la communication des données;

ii) le droit d'accès aux données les concernant et à faire corriger en temps utile toute erreur.

5. Contrôle de la qualité des procédures et évaluations périodiques

a) Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à travers le contrôle de la qualité des procédures et des évaluations périodiques, notamment la surveillance des procédés pour garantir que les normes de performance sont satisfaites en ce qui concerne:

i) la fabrication et la livraison des PIM vierges;

ii) la garde et la manipulation des PIM vierges, annulées et personnalisées et la responsabilité de ces pièces;

iii) le traitement des demandes, l'établissement à partir de PIM vierges de PIM personnalisées par l'autorité et l'unité en charge de les établir et de les remettre;

iv) l'exploitation, la sécurisation et l'actualisation de la base de données;

b) des contrôles sont effectués périodiquement pour vérifier la fiabilité du système de délivrance et des procédures, ainsi que leur conformité aux prescriptions de la présente convention;

c) des procédures sont mises en place pour protéger la confidentialité des données figurant dans les rapports d'évaluation périodique envoyés par d'autres Membres ayant ratifié la présente convention.

Partie B: Procédures et pratiques recommandées

1. Fabrication et livraison de PIM vierges

1.1. Par souci de la sécurité et de l'uniformité des PIM, l'autorité compétente devrait choisir une source efficace pour la fabrication des pièces vierges qui seront délivrées par le Membre concerné.

1.2. Si les pièces vierges sont fabriquées dans les locaux de l'autorité chargée de délivrer les PIM, les dispositions de la section 2.2. ci-après s'appliquent.

1.3. Si une entreprise extérieure est choisie, l'autorité compétente devrait:

1.3.1. vérifier que cette entreprise présente toutes les garanties d'intégrité, de stabilité financière et de fiabilité;

1.3.2. exiger de l'entreprise de désigner tous les salariés qui participeront à la production des pièces vierges;

1.3.3. exiger de l'entreprise de lui fournir la preuve de l'existence dans ses locaux de systèmes adéquats garantissant la fiabilité, l'honnêteté et la loyauté des salariés désignés, et de l'assurer qu'elle offre à chacun d'entre eux des moyens de subsistance adéquats ainsi qu'une sécurité d'emploi appropriée;

1.3.4. conclure un contrat écrit avec l'entreprise qui, sans préjudice des responsabilités propres à l'autorité en ce qui concerne les PIM, devrait en particulier établir les spécifications et instructions mentionnées à la section 1.5 ci-dessous et exiger de l'entreprise:

1.3.4.1. de veiller à ce que seuls les salariés désignés, tenus à une stricte obligation de confidentialité, participent à la fabrication des pièces vierges;

1.3.4.2. de prendre toutes mesures de sécurité nécessaires pour le transport des pièces vierges, depuis ses locaux jusqu'aux locaux de l'autorité qui délivre les PIM. Cette autorité ne peut être dégagée de sa responsabilité au motif qu'elle n'a pas été négligente dans ce domaine;

1.3.4.3. d'accompagner chaque envoi d'un relevé précis de son contenu; ce relevé devrait spécifier en particulier les numéros de référence des PIM de chaque lot;

1.3.5. veiller à ce que le contrat comporte une clause prévoyant de poursuivre son exécution au cas où l'entrepreneur retenu ne pourrait la mener à bien;

1.3.6. vérifier, avant la signature du contrat, que l'entreprise a les moyens d'honorer comme il convient toutes les obligations ci-dessus.

1.4. Si les pièces vierges sont fournies par une autorité ou une entreprise située hors du territoire de l'Etat Membre, l'autorité compétente de celui-ci peut mandater une autorité appropriée du pays étranger pour qu'elle s'assure que les prescriptions recommandées dans la présente section soient respectées.

1.5. L'autorité compétente devrait notamment:

1.5.1. établir des spécifications détaillées pour toutes les matières à utiliser pour la fabrication des pièces vierges; ces matières devraient être conformes aux spécifications générales indiquées à l'annexe I de la convention;

1.5.2. établir des spécifications précises concernant la forme et le contenu des pièces vierges, tel qu'indiqué à l'annexe I;

1.5.3. veiller à ce que les spécifications assurent l'uniformité de l'impression des pièces vierges si différents imprimeurs sont utilisés par la suite pour l'impression;

1.5.4. donner des instructions claires pour la production d'un numéro unique de document à imprimer sur chaque pièce vierge de manière séquentielle, conformément à l'annexe I;

1.5.5. établir des spécifications précises régissant la garde de toutes les matières durant le processus de fabrication.

2. Garde et manipulation des PIM vierges ou remplies, et responsabilité à l'égard de ces pièces

2.1. Toutes les opérations relatives au processus de délivrance (notamment la garde des pièces vierges, des pièces annulées ou des pièces remplies, des matières et matériels utilisés pour les remplir, le traitement des demandes, la délivrance des PIM, le maintien et la sécurité des bases de données) devraient être effectuées sous le contrôle direct de l'autorité qui délivre les PIM.

2.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait procéder à une évaluation de tous les fonctionnaires participant au processus de délivrance en établissant, pour chacun d'entre eux, un dossier relatif à leur fiabilité, à leur honnêteté et à leur loyauté.

2.3. L'autorité qui délivre les PIM devrait veiller à ce que les fonctionnaires participant au processus de délivrance ne soient pas membres de la même famille proche.

2.4. Les responsabilités individuelles des fonctionnaires participant au processus de délivrance devraient être définies comme il convient par l'autorité qui délivre les PIM.

2.5. Aucun fonctionnaire ne devrait être seul chargé de toutes les opérations requises pour le traitement d'une demande de PIM et la préparation correspondante. Le fonctionnaire qui transmet les demandes au fonctionnaire chargé de délivrer les PIM ne devrait pas participer au processus de délivrance. Il faudrait qu'il y ait une rotation parmi les fonctionnaires assignés aux différentes tâches que comportent le traitement des demandes et la délivrance des PIM.

2.6. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des règles internes assurant que:

2.6.1. les pièces vierges soient conservées en lieu sûr et fournies uniquement pour répondre aux besoins quotidiens prévus et seulement aux fonctionnaires chargés de les personnaliser ou à tout autre fonctionnaire spécialement autorisé, et que les pièces vierges excédentaires soient retournées à la fin de chaque journée. Il devrait être entendu que les mesures visant à conserver les PIM en lieu sûr comportent des mécanismes permettant d'empêcher un accès non autorisé et de détecter les intrus;

2.6.2. toute pièce vierge utilisée comme spécimen doit être neutralisée et porter la mention correspondante;

2.6.3. un registre faisant le point sur le statut des PIM vierges et des PIM personnalisées qui n'ont pas été délivrées, et identifiant également les PIM mises à l'abri ou en possession de tel ou tel fonctionnaire, est quotidiennement mis à jour et conservé en lieu sûr; ce registre devrait être tenu par un fonctionnaire qui ne participe pas à la manipulation des pièces vierges ni de celles qui n'ont pas encore été délivrées;

2.6.4. personne ne devrait avoir accès aux pièces vierges ni aux matières et matériels utilisés pour les personnaliser, en dehors des fonctionnaires chargés de remplir les pièces vierges ou de tout autre fonctionnaire spécialement autorisé;

2.6.5. chaque PIM personnalisée est gardée en lieu sûr et n'est remise qu'au fonctionnaire chargé de la délivrer ou à tout autre fonctionnaire spécialement autorisé.

2.6.5.1. Les fonctionnaires spécialement autorisés ne devraient être que:

a) des personnes ayant une autorisation écrite du directeur de l'autorité ou de toute autre personne représentant officiellement le directeur;

b) le contrôleur mentionné à la section 5 ci-après et les personnes désignées pour effectuer une vérification ou tout autre contrôle.

2.6.6. Il est strictement interdit aux fonctionnaires de participer au processus de délivrance d'une PIM demandée par un membre de leur famille ou par un ami proche.

2.6.7. Tout vol ou tentative de vol de pièces, de matières ou de matériels utilisés pour les personnaliser devrait être signalé sans retard à la police pour qu'elle fasse une enquête.

2.7. En cas d'erreur dans le processus de délivrance, la PIM concernée ne pourra être ni corrigée ni délivrée et sera donc invalidée.

3. Traitement des demandes; suspension ou retrait des PIM; procédures de recours

3.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait s'assurer que tous les fonctionnaires ayant une responsabilité dans l'examen des demandes de PIM ont reçu la formation adéquate pour détecter les fraudes ainsi que pour utiliser l'informatique.

3.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des règles garantissant qu'elles ne sont délivrées que sur la base d'une demande remplie et signée par le marin concerné, d'une preuve de son identité, de sa nationalité ou de sa résidence permanente, ainsi que de sa qualité de marin.

3.3. La demande devrait contenir toutes les informations obligatoires d'après l'annexe I de la présente convention. Le formulaire de demande devrait prier les requérants de noter qu'ils seront passibles de poursuites et de sanctions pénales s'ils font sciemment de fausses déclarations.

3.4. Quand une PIM est demandée pour la première fois et chaque fois que cela est jugé nécessaire par la suite à l'occasion d'un renouvellement:

3.4.1. la demande, remplie mais non signée, devrait être présentée par le requérant en personne à un fonctionnaire désigné par l'autorité chargée de délivrer les PIM;

3.4.2. une photographie numérique ou originale et les données biométriques du requérant devraient être prises sous le contrôle du fonctionnaire désigné;

3.4.3. la demande devrait être signée en présence du fonctionnaire désigné;

3.4.4. la demande devrait ensuite être transmise par le fonctionnaire désigné directement à l'autorité chargée de délivrer les PIM pour traitement.

3.5. L'autorité chargée de délivrer les PIM devrait adopter des mesures appropriées pour garantir la sécurité et la confidentialité de la photographie numérique ou originale et des données biométriques.

3.6. La preuve de l'identité fournie par le requérant devrait être conforme à la législation et à la pratique en vigueur dans l'Etat Membre qui délivre la PIM. Cette preuve pourrait prendre la forme d'une photographie récente du requérant, certifiée ressemblante par l'armateur ou le capitaine du navire ou un autre de ses employeurs, ou encore par le directeur de son établissement de formation.

3.7. Le passeport du requérant ou un certificat d'admission en tant que résident permanent servira normalement de preuve de sa nationalité ou de sa résidence permanente.

3.8. Les requérants devraient être invités à déclarer toute autre nationalité qu'ils possèdent et à affirmer qu'ils n'ont pas reçu ou demandé de PIM à un quelconque autre Membre.

3.9. Le requérant ne devrait pas recevoir de PIM s'il en possède déjà une.

3.9.1. Un système de renouvellement prématuré devrait s'appliquer lorsqu'un marin sait à l'avance que, compte tenu de la période de son service, il ne sera pas en mesure de présenter sa demande de renouvellement à la date d'expiration.

3.9.2. Un système de prolongation devrait s'appliquer lorsqu'une prolongation d'une PIM devient nécessaire en raison d'une prolongation imprévue de la période de service.

3.9.3. Un système de remplacement devrait s'appliquer dans les cas de perte de PIM. Un document temporaire approprié peut être délivré.

3.10. Pour prouver qu'il est un marin au sens de l'article 1 de la présente convention, le requérant devrait au moins présenter:

3.10.1. une ancienne PIM ou un livret maritime;

3.10.2. un certificat de capacité, un brevet d'aptitude ou une preuve de toute autre formation appropriée;

3.10.3. des preuves tout aussi convaincantes.

3.11. Il faudrait trouver des preuves supplémentaires lorsque cela est souhaitable.

3.12. Toutes les demandes devraient faire l'objet au minimum des vérifications suivantes par un fonctionnaire compétent de l'autorité qui délivre les PIM:

3.12.1. vérification que la demande est complète et ne fait apparaître aucune incohérence pouvant susciter des doutes quant à la véracité des déclarations;

3.12.2. vérification que les renseignements et la signature correspondent à ceux qui figurent sur le passeport du requérant ou sur tout autre document fiable;

3.12.3. vérification, auprès des autorités qui ont délivré le passeport ou auprès d'autres autorités compétentes, de l'authenticité du passeport ou des autres documents produits. S'il y a des raisons de douter de l'authenticité du passeport, l'original devrait être envoyé à l'autorité concernée. Dans les autres cas, une copie des pages pertinentes peut être envoyée;

3.12.4. comparaison, le cas échéant, de la photographie fournie avec la photographie numérique mentionnée à la section 3.4.2 ci-dessus;

3.12.5. vérification de l'authenticité apparente de la certification mentionnée à la section 3.6 ci-dessus;

3.12.6. vérification que les preuves mentionnées ci-dessus à la section 3.10 confirment que le requérant est bien un marin;

3.12.7. vérification, dans la base de données mentionnée à l'article 4 de la convention, en vue de s'assurer qu'une PIM n'a pas déjà été délivrée à une personne correspondant au requérant; si le requérant possède une ou éventuellement plusieurs nationalités ou un lieu de résidence permanente en dehors du pays dont il est ressortissant, les renseignements nécessaires devraient également être demandés aux autorités compétentes de l'un et l'autre des pays concernés;

3.12.8. vérification, dans toute base de données nationale ou internationale pertinente à laquelle l'autorité qui délivre les PIM a accès, qu'une personne correspondant au requérant ne constitue pas un risque éventuel pour la sûreté.

3.13. Le fonctionnaire auquel se réfère la section 3.12 ci-dessus devrait établir une note succincte pour le dossier indiquant les résultats de chacune de ces vérifications et appelant l'attention sur les faits qui conduisent à conclure que le requérant est un marin.

3.14. Une fois pleinement vérifiée, la demande, accompagnée par les pièces justificatives produites et par la note versée au dossier, devrait être transmise au fonctionnaire chargé d'établir la PIM qui sera délivrée au requérant.

3.15. La PIM complétée, accompagnée du dossier correspondant, devrait ensuite être transmise pour approbation à un fonctionnaire supérieur de l'autorité qui délivre les PIM.

3.16. Le fonctionnaire supérieur ne devrait donner cette approbation que si, après au moins l'examen de la note figurant dans le dossier, il est convaincu que les procédures ont été correctement appliquées et que la délivrance de la PIM au requérant est justifiée.

3.17. Cette approbation devrait être donnée par écrit et s'accompagner d'explications concernant tout aspect de la demande qui mérite une attention particulière.

3.18. La PIM, accompagnée du passeport ou de tout autre document analogue, devrait être directement remise au requérant contre reçu ou lui être envoyée, ou encore, s'il en a exprimé le souhait, être adressée au capitaine du navire sur lequel il est engagé ou à son employeur, dans les deux cas par des moyens postaux fiables avec accusé de réception.

3.19. Lorsqu'une PIM est remise au requérant, les renseignements mentionnés à l'annexe II de la convention devraient être entrés dans la base de données dont il est question à l'article 4 de la convention.

3.20. Les règles de l'autorité qui délivre les PIM devraient préciser un délai maximal de réception après envoi. Si l'avis de réception n'est pas reçu dans ce délai et après notification du marin, une mention appropriée devrait être introduite dans la base de données, la PIM devrait être officiellement signalée comme perdue et le marin informé.

3.21. Toutes les annotations, notamment les notes (mentionnées à la section 3.13 ci-dessus) et les explications mentionnées à la section 3.17, devraient être conservées en lieu sûr pendant la période de validité de la PIM et pendant trois ans après son expiration. Ces annotations et explications mentionnées à la section 3.17 devraient être enregistrées dans une base de données interne distincte et rendues accessibles: *a)* aux personnes en charge de la surveillance des opérations; *b)* aux fonctionnaires en charge de l'examen des demandes de PIM; et *c)* pour les besoins de la formation.

3.22. Lorsque des informations laissant entendre qu'une PIM a été délivrée incorrectement ou que les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ceci devrait être rapidement notifié à l'autorité qui délivre les pièces afin que la pièce soit retirée dans les plus brefs délais.

3.23. Lorsque la PIM est suspendue ou retirée, l'autorité devrait actualiser immédiatement sa base de données pour signaler que cette PIM n'est plus reconnue.

3.24. Si une demande de PIM est refusée ou qu'une décision de la suspendre ou de la retirer est prise, le requérant devrait être informé par voie officielle de son droit de recours et être tenu pleinement au courant des raisons de cette décision.

3.25. Les procédures de recours devraient être aussi rapides que possible et compatibles avec la nécessité d'un examen équitable et complet.

4. Exploitation, sécurisation et actualisation de la base de données

4.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait adopter des mesures appropriées et des règles nécessaires pour appliquer l'article 4 de la présente convention et notamment pour garantir:

4.1.1. la mise à disposition 24 heures sur 24, sept jours sur sept, d'un centre permanent ou d'un accès électronique, conformément aux paragraphes 4 et 6 de l'article 4 de la présente convention;

4.1.2. la sécurité de la base de données;

4.1.3. le respect des droits de la personne lors du stockage, du traitement et de la communication des données;

4.1.4. le respect du droit du marin à vérifier l'exactitude des données le concernant et de les faire corriger, en temps utile, si elles contiennent des erreurs.

4.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des procédures appropriées pour protéger la base de données, notamment:

4.2.1. obligation de faire régulièrement des copies de la base, qui seront conservées sur des supports tenus en lieu sûr, hors des locaux de l'autorité qui délivre les PIM;

4.2.2. permission aux seuls fonctionnaires spécialement autorisés d'avoir accès à une entrée saisie dans la base de données ou d'y apporter un changement une fois que cette entrée a été confirmée par le fonctionnaire qui l'a saisie.

5. Contrôle de la qualité des procédures et évaluations périodiques

5.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait désigner comme contrôleur un fonctionnaire supérieur dont l'intégrité, la loyauté et la fiabilité sont reconnues et qui ne participe pas à la garde ou à la manipulation des PIM, pour:

5.1.1. contrôler en permanence la mise en œuvre de ces prescriptions minimales;

5.1.2. appeler immédiatement l'attention sur tout manquement s'y rapportant;

5.1.3. donner au directeur et aux fonctionnaires concernés des avis sur les améliorations de la procédure de délivrance des PIM;

5.1.4. soumettre à la direction un rapport concernant les contrôles de qualité effectués sur les points ci-dessus. Le contrôleur devrait être si possible familiarisé avec les opérations à contrôler.

5.2. Le contrôleur devrait faire directement rapport au directeur de l'autorité qui délivre les PIM.

5.3. Tous les fonctionnaires attachés à l'autorité qui délivre les PIM, notamment le directeur, ont l'obligation de fournir au contrôleur tous les documents ou renseignements que celui-ci juge utiles pour l'accomplissement de sa tâche.

5.4. L'autorité qui délivre les PIM devrait prendre les dispositions appropriées pour que les fonctionnaires puissent librement parler au contrôleur sans crainte de subir des conséquences.

5.5. Le mandat du contrôleur devrait accorder une attention particulière aux tâches suivantes:

5.5.1. vérifier que les ressources, les locaux, le matériel et le personnel sont suffisants pour une exécution efficace des fonctions de l'autorité qui délivre les PIM;

5.5.2. veiller à ce que les mesures prises pour la garde en lieu sûr des pièces vierges ou remplies soient appropriées;

5.5.3. veiller à ce que les règles, mesures ou procédures exigées par les sections 2.6, 3.2, 4 et 5.4 ci-dessus ont été adoptées;

5.5.4. veiller à ce que ces règles et procédures ainsi que les mesures soient bien connues et comprises des fonctionnaires concernés;

5.5.5. contrôler dans le détail et de façon aléatoire chaque activité effectuée pour le traitement des cas particuliers, y compris les annotations et dossiers s'y rapportant, depuis la réception de la demande jusqu'au terme de la procédure pour la délivrance de la PIM;

5.5.6. vérifier l'efficacité des mesures de sécurité prises pour la garde des pièces vierges, des matières et des matériels;

5.5.7. vérifier si nécessaire avec l'aide d'un expert de confiance, la sécurité et la véracité des informations conservées sur un support électronique et veiller à ce que la règle de l'accès 24 heures sur 24, sept jours sur sept, soit bien respectée;

5.5.8. enquêter sur tout rapport fiable faisant état de la possibilité de la délivrance illicite d'une PIM, d'une falsification ou encore de l'obtention frauduleuse d'une telle pièce, afin d'identifier toute mauvaise pratique interne ou défaut des systèmes ayant pu entraîner ou faciliter une délivrance illicite, une falsification ou une fraude;

5.5.9. enquêter sur les plaintes alléguant un accès inadéquat aux renseignements contenus dans la base de données, compte tenu des exigences des paragraphes 2, 3 et 5 de l'article 4 de la convention, ou des erreurs dans ces indications;

5.5.10. s'assurer que le directeur de l'autorité qui délivre les PIM prenne des mesures rapides et efficaces pour donner suite aux rapports identifiant les améliorations à apporter aux procédures de délivrance et les points faibles;

5.5.11. enregistrer les contrôles de qualité qui ont été effectués;

5.5.12. veiller à ce que l'évaluation par la direction des contrôles de qualité ait été effectuée et que des dossiers à ce sujet soient conservés.

5.6. Le directeur de l'autorité qui délivre les PIM devrait procéder à une évaluation périodique de la fiabilité du système et des procédures de délivrance ainsi que de leur conformité avec les prescriptions de la convention. Cette évaluation devrait tenir compte de ce qui suit:

5.6.1. résultats de tout contrôle du système et des procédures de délivrance;

5.6.2. rapports et résultats d'enquêtes et autres indications concernant l'efficacité des mesures correctives prises à la suite des carences ou des manquements constatés en matière de sûreté;

5.6.3. informations enregistrées sur les PIM délivrées, perdues, annulées ou abîmées;

5.6.4. informations enregistrées concernant le fonctionnement du contrôle de qualité;

5.6.5. informations enregistrées concernant les problèmes de fiabilité ou de sécurité de la base de données électronique, y compris les demandes de renseignements adressées à la base;

5.6.6. effets des changements apportés au système et aux procédures de délivrance des PIM à la suite d'améliorations ou d'innovations technologiques concernant les procédures de délivrance;

5.6.7. conclusions des contrôles effectués par la direction;

5.6.8. contrôle des procédures en vue de garantir qu'elles sont appliquées conformément aux droits et aux principes fondamentaux au travail énoncés dans les instruments pertinents de l'OIT.

5.7. Des procédés et procédures devraient être mis en place en vue d'empêcher toute communication non autorisée des rapports remis par d'autres Membres.

5.8. L'ensemble des procédés et les procédures de contrôle devraient garantir que les techniques de fabrication et les pratiques en matière de sûreté, notamment les procédures d'inventaire, sont suffisantes pour répondre aux prescriptions de la présente annexe.

Résolution concernant le travail décent pour les gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Après avoir été convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail et avoir tenu sa 91e session le 3 juin 2003,

Ayant également à l'esprit que l'essentiel des activités de l'Organisation consiste à promouvoir des conditions de travail décentes,

Consciente que le transport maritime est le moteur de l'économie mondialisée et représente environ 90 pour cent du commerce mondial en termes de jauge brute et que les activités maritimes ainsi que le transport de marchandises dans de bonnes conditions sont essentiels à ce commerce,

Consciente également que les navires ont à leur bord des équipages dotés d'une formation appropriée, qui ont un rôle déterminant à jouer pour garantir la sûreté, la sécurité et l'efficacité des opérations maritimes sur des océans propres et qu'il est fondamental, pour le fonctionnement durable de ce secteur stratégique, qu'il puisse continuer à attirer un nombre suffisant de nouveaux arrivants,

Consciente en outre que les mesures facilitant les autorisations de descendre à terre et le passage en transit sans restriction, pour que les marins puissent rejoindre ou quitter le navire, sont des éléments essentiels de leur vie professionnelle et qu'ils sont nombreux à rencontrer de graves difficultés pour obtenir ces droits importants,

Notant que les dispositions de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle qu'amendée, prévoient notamment un droit général pour les membres d'équipages étrangers à être autorisés à descendre à terre pendant l'escale, sous réserve que les formalités à observer à l'arrivée du navire aient été remplies et que les autorités n'aient aucune raison de refuser l'autorisation pour des motifs de santé, de sûreté ou d'ordre publics, et que la norme 3.45 de la convention précise que les gens de mer n'ont pas à obtenir de visa pour être autorisés à se rendre à terre,

Notant également que la résolution A/RES/57/219 sur la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste de l'Assemblée générale des Nations Unies affirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise pour combattre le terrorisme soit conforme à leurs obligations au regard du droit international, respectant en particulier les droits de l'homme internationalement reconnus, le droit des réfugiés et le droit humanitaire,

Notant en outre les principes généralement acceptés des droits de l'homme internationaux applicables à tous, y compris aux gens de mer,

Considérant que, compte tenu du caractère mondial du transport maritime, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale et de mesures de facilitation,

Consciente que les gens de mer travaillent et vivent à bord de navires participant au commerce international et que les facilités, les autorisations de descendre à terre et la facilitation du passage en transit sont essentielles à leur bien-être général et, par conséquent, à l'exécution d'un travail décent,

1. Prie instamment les Etats Membres de tenir compte, lorsqu'ils mettront en place des mesures dans le domaine de la sécurité maritime, de l'élément humain, de la nécessité de faire bénéficier les gens de mer d'une protection spéciale et de mesures de facilitation, et de l'importance déterminante des autorisations de descendre à terre;

2. Demande au Directeur général de prendre toutes les mesures qui sont en son pouvoir pour promouvoir le travail décent au bénéfice des gens de mer, y compris pour leur permettre d'obtenir des autorisations de descendre à terre et faciliter les modalités de transit;

3. Demande que le Conseil d'administration reste saisi de cette question.

Résolution sur la coopération technique en matière d'établissement des pièces d'identité des gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée);

Notant que le succès de la convention dépendra de l'existence dans chaque Etat la ratifiant de la technologie, du savoir-faire et des ressources matérielles nécessaires à la production et à la vérification de la nouvelle pièce d'identité sûre pour les gens de mer, établie par la convention, ainsi que de la base de données et des processus de délivrance correspondants,

1. Prie instamment les Membres de convenir de mesures de collaboration qui:

a) leur permettent d'échanger leur technologie, leur savoir-faire et leurs ressources, si besoin est;

b) prévoient de doter les pays de technologie et de procédés perfectionnés en vue d'aider les Membres les moins avancés dans ces domaines.

2. Invite le Conseil d'administration à demander au Directeur général de donner la priorité qui convient, au plan des ressources allouées au programme de coopération technique de l'Organisation, à l'aide aux pays s'agissant de la technologie, du savoir-faire et des processus en question.

Résolution sur la conception d'une technique biométrique interopérable au plan mondial

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée),

Notant que certains points essentiels concernant les données biométriques à inclure dans la pièce d'identité des gens de mer prévue par la convention ont été laissés pour un complément d'étude,

Notant les travaux entrepris actuellement par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) sur l'élaboration de normes biométriques à appliquer aux passeports et documents de voyage internationaux,

Notant en outre le mémorandum d'accord conclu entre l'Organisation internationale de l'aviation civile et l'Organisation internationale du Travail le 19 octobre 1953,

Considérant qu'il importe dans ce contexte, comme le souligne l'annexe I de la convention, que l'Organisation internationale du Travail élabore des directives sur les normes techniques à utiliser pour faciliter l'application d'une norme internationale commune,

Invite le Conseil d'administration à demander au Directeur général que les institutions compétentes, en coopération notamment avec l'Organisation internationale de l'aviation civile, prennent rapidement des mesures en vue de l'élaboration d'une norme interopérable au plan mondial sur le modèle biométrique adopté dans le cadre de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

Résolution concernant l'établissement d'une liste des Etats Membres se conformant à la convention de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée),

Notant qu'au titre du paragraphe 6 de l'article 5 de la convention le Conseil d'administration du Bureau international du Travail prendra les dispositions nécessaires pour approuver la liste des pays qui se conforment pleinement aux prescriptions de la convention,

Considérant que le mieux serait que ces dispositions prévoient la création d'un organisme maritime tripartite qui donne des avis au Conseil d'administration,

Demande au Conseil d'administration d'envisager de prendre des dispositions prévoyant que les représentants des gouvernements ayant ratifié la convention et les organismes d'armateurs et de gens de mer soient associés à l'analyse des rapports soumis par les Membres sur les évaluations indépendantes de la gestion de leur système de délivrance des pièces d'identité des gens de mer et lui fournissent des avis de sorte qu'il puisse tenir à jour une liste des Membres qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales stipulées dans la convention.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Septième question à l'ordre du jour: Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer (action normative, simple discussion en vue de l'adoption d'un protocole ou d'un autre instrument)

Rapport de la Commission des gens de mer 1

Projet de convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)..... 93

Résolution concernant le travail décent pour les gens de mer 115

Résolution sur la coopération technique en matière d'établissement des pièces d'identité des gens de mer 117

Résolution sur la conception d'une technique biométrique interopérable au plan mondial.... 118

Résolution concernant l'établissement d'une liste des Etats Membres se conformant à la convention de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) 119