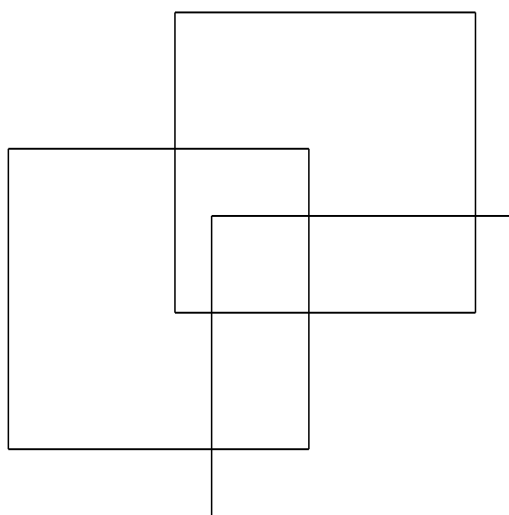




Rapport final

**Réunion tripartite d'experts concernant l'application de la convention
(n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003**
(Genève, 4-6 février 2015)



MESIDC/2015/5

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles**

Rapport final

**Réunion tripartite d'experts concernant l'application de la convention
(n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003
(Genève, 4-6 février 2015)**

Genève, 2015

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2015

Première édition 2015

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Rapport final: Réunion tripartite d'experts concernant l'application de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, Genève, 4-6 février 2015, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail et Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2015.

ISBN 978-92-2-230204-8 (imprimé)

ISBN 978-92-2-230205-5 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Final report: Tripartite Meeting of Experts on the Implementation of the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185)*, Geneva, 4-6 February 2015, ISBN 978-92-2-130204-9 (imprimé), 978-92-2-130205-6 (pdf Web), Genève, 2015; et en espagnol: *Informe final: Reunión tripartita de expertos relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)*, Ginebra, 4-6 de febrero de 2015, ISBN 978-92-2-330204-7 (imprimé), 978-92-2-330205-4 (pdf Web), Genève, 2015.

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

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

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

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de: ilo@turpin-distribution.com. Pour plus d'information, consultez notre site Web: www.ilo.org/publns ou écrivez à l'adresse suivante: ilopubs@ilo.org.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	1
II. Composition de la réunion	1
III. Déclarations liminaires	1
IV. Evolution de la situation au niveau national	4
V. Examen des options relatives aux amendements à apporter aux annexes de la convention n° 185	9
Supports de stockage – PIM à puce ou code-barres bidimensionnel	10
Remplacement de l’empreinte digitale enregistrée dans un code-barres par une image faciale dans les éléments d’identification biométriques.....	12
Ajout d’une signature numérique.....	13
Authentification – Centre de coordination ou RCP de l’OACI	14
Promouvoir la ratification et l’application de la convention n° 185.....	15
Utilisation des PIM par les pays qui n’ont pas ratifié la convention.....	16
VI. Suite proposée	17
Proposition de la Fédération de Russie	19
VII. Examen du projet de recommandations	21
Entrée en vigueur	21
Période de transition.....	21
Demande de convocation d’un organe maritime tripartite adressée au Conseil d’administration	24
Demande d’assistance adressée à l’OMI.....	25
Promotion de la ratification et de la mise en œuvre de la convention n° 185	25
Levée de la séance.....	25
Liste des participants	27

I. Introduction

1. La Réunion tripartite d'experts concernant l'application de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, a été convoquée par le Conseil d'administration¹ afin d'examiner la faisabilité et de réaliser une analyse coûts-avantages des diverses options relatives à l'application de la convention pour les Etats du pavillon, les Etats du port et les Etats pourvoyeurs de gens de mer, qu'ils aient ou non ratifié la convention, ainsi que pour les armateurs et les gens de mer². Le présent rapport a été rédigé par le Bureau international du Travail.

II. Composition de la réunion

2. La réunion était composée de 32 experts nommés après consultation des gouvernements, de 16 experts nommés après consultation du groupe des armateurs et de 16 experts nommés après consultation du groupe des gens de mer. Ont également participé à la réunion des représentants des gouvernements d'autres Etats Membres ayant ratifié la convention ou envisageant sérieusement de le faire, ainsi que des représentants du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer, y compris la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et leurs conseillers. La réunion a rassemblé 24 délégations gouvernementales et 16 experts représentant les armateurs, 22 experts représentant les gens de mer, ainsi que des représentants de l'Organisation maritime internationale (OMI), d'autres organisations internationales officielles et d'organisations non gouvernementales (ONG) internationales. La liste des participants est jointe au présent rapport.
3. Le bureau de la réunion était composé comme suit:

Présidente: M^{me} Julie Bédard (représentante gouvernementale, Canada)

Vice-présidents: M^{me} Vera L. Ribeiro de Albuquerque
(représentante gouvernementale, Brésil)

M. Joseph Cox (représentant des armateurs, Etats-Unis)

M. Dave Heindel (représentant des gens de mer, Etats-Unis)

III. Déclarations liminaires

4. Dans ses remarques introductives, la secrétaire générale a souhaité la bienvenue aux participants et souligné l'importance de la réunion, convoquée par le Conseil d'administration pour fournir des conseils techniques sur les questions de sécurité maritime et des frontières qui serviront de base à une meilleure application de la convention n° 185.

¹ Document GB.320/LILS/5.

² Un document d'information technique a été préparé par le Bureau pour faciliter la discussion lors de la réunion. Voir *Document d'information technique pour discussion lors de la réunion d'experts sur la convention n° 185* (MESIDC/2015), disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_336094/lang--fr/index.htm.

L'OIT reconnaît, depuis l'adoption de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, en 1958, le caractère international de la profession maritime et la nécessité pour les gens de mer de bénéficier d'un meilleur accès aux zones portuaires et de passer en transit d'un pays à un autre. C'est un enjeu important pour le secteur maritime car les gens de mer doivent pouvoir embarquer et débarquer rapidement des navires, souvent en transitant par d'autres pays. Il est également impératif qu'ils puissent descendre à terre après avoir séjourné et travaillé plusieurs semaines ou plusieurs mois à bord, dans un environnement de travail par définition stressant. La convention n° 185 préserve un équilibre entre les questions relatives à la sécurité, telles que la sécurité aux frontières, et la protection et les droits des gens de mer. Elle est renforcée par l'action parallèle de l'OMI et repose, pour son application, sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle bénéficie depuis son adoption des conseils techniques et des normes ad hoc de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

5. L'importance de la réunion tient au fait que la technologie biométrique prévue pour les pièces d'identité des gens de mer (PIM) dans la convention n° 185, à la pointe du progrès en 2003, a considérablement évolué depuis lors et que d'autres solutions ont été adoptées dans le contexte du transport international. Toute infrastructure de sécurité implique un investissement considérable que les Etats ne sont certainement pas prêts à réaliser dans une technologie obsolète et peu utilisée. La technologie sur laquelle repose la convention n° 185 doit donc être modernisée et son coût doit être réduit ou réparti de façon rationnelle et équitable au sein de la communauté internationale. A ce jour, 30 pays ont ratifié la convention n° 185 ou appliquent ses dispositions à titre provisoire; 62 autres pays ont ratifié l'instrument antérieur (la convention n° 108) et doivent donc également faciliter l'entrée sur leur territoire des gens de mer en possession d'une PIM valable. Il est possible que d'autres pays offrent de leur propre chef aux gens de mer le même type de services.
6. Les principaux points examinés par la réunion concernent les aspects techniques et administratifs des PIM, ainsi que les méthodes d'authentification et les procédures y afférentes. Le document de travail technique préparé par le Bureau fournit aux participants des informations pour faciliter les échanges, conformément à la demande du Conseil d'administration, sur les options envisageables aux fins de la mise en œuvre de la convention et de la réalisation de ses objectifs. Certaines propositions ont déjà été formulées au cours des consultations tripartites sur la convention en 2010. Les modifications de la PIM prévue dans la convention n° 185 qui ont été proposées à cette occasion ont fait l'objet d'un suivi mais n'ont pas été finalisées. Les questions soulevées sont complexes et appellent une expertise qui dépasse largement celle de l'OIT. Le Bureau remercie donc chaleureusement tous les représentants des mandants, l'OMI et les autres organisations internationales pour leur participation. Les recommandations formulées à l'issue de la réunion seront examinées par le Conseil d'administration lors de sa prochaine session, en mars 2015.
7. Le vice-président représentant les armateurs a souligné que l'absence de mise en œuvre rend la convention n° 185 inapplicable, bien qu'elle ait été ratifiée par 30 pays, ce qui semble confirmer l'importance généralement admise de la permission de descendre à terre et de la facilitation du transit des gens de mer. Parmi les Etats Membres qui l'ont ratifiée figurent non seulement des Etats pourvoyeurs de main-d'œuvre mais également des Etats du port, qui doivent accepter les PIM en tant que titres de voyage. En 1958, la convention n° 108 a introduit deux concepts particulièrement importants pour le groupe des armateurs: 1) la possibilité pour les gens de mer de descendre à terre; et 2) la circulation des gens de mer entre les pays. Concernant la question de la descente à terre, le groupe des armateurs est préoccupé par les conditions de vie et de travail des gens de mer. Ces derniers jouissent du droit fondamental, après une longue période en mer, de débarquer dans un port, de se détendre et de disposer de temps libre en dehors de leur lieu de travail, le navire. Concernant le deuxième concept, la possibilité pour les gens de mer d'embarquer et de débarquer, par exemple pour rentrer chez eux à l'issue de leur mission, est une autre

préoccupation. En effet, il est arrivé que même des gens de mer ayant besoin d'un traitement médical ne soient pas autorisés à passer en transit d'un pays à un autre. La convention n° 108 a également introduit un troisième concept concernant les questions de sécurité, qui inquiète davantage les gouvernements. Il est nécessaire de pouvoir vérifier les PIM rapidement et avec fiabilité. Deux initiatives relatives aux visas ont tenté d'apporter une solution au problème de la descente à terre des gens de mer: 1) le groupe sur les visas de l'Union européenne a publié un manuel sur la délivrance de visas Schengen aux points de passage des frontières, qui décrit les circonstances dans lesquelles la procédure peut être assouplie; et 2) les Etats-Unis ont proposé un processus de réglementation pour améliorer l'accès des gens de mer à leurs ports. Toutefois, beaucoup reste encore à faire et l'application de la convention n° 185 est malheureusement remise en cause. Les représentants gouvernementaux sont donc invités à faire part de leur expérience ou de leurs intentions concernant la ratification et l'application de la convention n° 185.

8. Le vice-président représentant les gens de mer a indiqué que la ratification la plus large possible et la pleine application de la convention n° 185 étaient essentielles pour le secteur maritime, qui dépend des gens de mer. Le bien-être des marins suppose qu'ils puissent descendre à terre et qu'ils bénéficient de mécanismes facilitant le transit à destination ou en provenance du navire, ce qui est devenu plus difficile depuis les événements du 11 septembre 2001. Le groupe des gens de mer comprend parfaitement et admet la nécessité d'adopter des mesures vigoureuses de sécurité maritime, mais ces mesures doivent tenir compte de la possibilité pour les gens de mer de descendre à terre, laquelle est très importante eu égard à la nature du secteur et au temps passé à bord des navires. Les normes techniques de la convention n° 185 ne sont plus à jour, et il est nécessaire de faire en sorte que la convention demeure pertinente pour toutes les parties prenantes. Les solutions requises généreront des coûts considérables, et les gouvernements devront réaliser des investissements supplémentaires. L'avis des gouvernements, en particulier des Etats pourvoyeurs de main-d'œuvre et des principaux Etats du port et de transit, devra donc être pris en compte. Le groupe des gens de mer a exprimé l'espoir que cette réunion marque un tournant dans l'acceptation et la mise en œuvre effective de la convention. La solution la plus efficace consisterait à réviser les annexes pour permettre l'intégration des normes et de la technologie relatives au passeport électronique. Il y a lieu d'espérer que l'OACI soutiendra cette démarche et qu'elle envisagera d'étendre son système de Répertoire de clés publiques (RCP) afin d'encourager la mise en œuvre de la convention n° 185. Les exigences relatives à la protection des données devront être respectées, et l'accès aux bases de données nationales devra être limité aux services autorisés. Ce processus sera coûteux, en particulier pour les pays en développement, et les principaux Etats du port et de transit devront s'engager à ce que les investissements réalisés à cette fin ne le soient pas en vain. Le groupe des gens de mer coopérera sans réserve avec tous les intéressés pour faire en sorte que la convention n° 185 soit pleinement mise à profit.
9. Le représentant de l'OMI a rappelé que le Comité de la simplification des formalités de l'OMI a approuvé une annexe révisée de la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) en septembre 2014, qu'il devrait adopter lors de sa prochaine réunion en avril 2016. L'annexe révisée a été rédigée de façon à refléter le contexte actuel, et elle contient des dispositions supplémentaires relatives à la descente à terre, aux procédures de recours en cas de refus d'autoriser la descente à terre et aux exigences relatives aux listes d'équipage. En vertu de la norme 3.44 révisée, «[l]a descente à terre devra être autorisée de manière à exclure toute discrimination, notamment fondée sur la nationalité, la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique ou l'origine sociale et indépendamment de l'Etat du pavillon du navire à bord duquel les gens de mer sont employés, engagés ou travaillent». En 2014, la Journée mondiale de la mer a eu pour thème la mise en œuvre effective des conventions de l'OMI, c'est-à-dire, comme l'a alors rappelé le Secrétaire général de cette organisation, leur entrée en vigueur et leur ratification la plus large possible, leur application par du personnel qualifié, des contrôles rigoureux et

des mesures d'exécution énergiques. Tous ces éléments sont également importants pour la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), et la convention n° 185.

10. Un représentant de l'Association maritime chrétienne internationale a rappelé que la prospérité mondiale dépend de la marine marchande, qui dépend quant à elle des gens de mer. La flotte marchande est importante et se développe rapidement; le principal enjeu pour le commerce maritime demeure le recrutement et la fidélisation de gens de mer qualifiés. Il est par conséquent indispensable de rendre la carrière maritime attrayante, ce que la convention n° 185 peut grandement contribuer à faire. La permission de descendre à terre et l'accès aux services à terre sont des éléments importants. Les Etats ont l'obligation, en vertu de l'article 6 de la convention n° 185, de permettre la descente à terre des gens de mer en possession d'une PIM valable sans exiger de visa. Un rapport annuel portant sur les demandes de descente à terre refusées aux Etats-Unis révèle toutefois que, depuis 2002, environ 10 pour cent des gens de mer se sont vu refuser la permission de descendre à terre et qu'environ 90 pour cent de ces refus étaient motivés par l'absence de visa. La ratification de la convention n° 185 par les Etats-Unis pourrait élargir les possibilités de descente à terre dans ce pays pour les gens de mer en possession d'une PIM valable. Malheureusement, pour diverses raisons, peu de pays délivrent des PIM valables. Il y a lieu d'espérer que la réunion débouchera sur des propositions de révision des annexes de la convention n° 185 facilitant sa mise en œuvre. La convention peut sensiblement améliorer la sécurité des gens de mer et du transport maritime. Il s'agit d'un instrument très important pour les gens de mer, qui peut leur offrir une protection accrue et une plus grande reconnaissance. Il y a également lieu d'espérer que la réunion recommandera l'adoption de mesures incitant un plus grand nombre de pays à ratifier et à mettre en œuvre la convention n° 185, sans remettre en cause la sécurité et la protection des gens de mer.
11. Un représentant du gouvernement de la Lettonie, s'exprimant au nom de l'Union européenne et de ses Etats membres, a rappelé que les solutions prévues par la convention n° 185 ont pour objectif de renforcer la sécurité dans le secteur du transport maritime, de promouvoir des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et de défendre leurs droits en tant que travailleurs mobiles. La convention a été ratifiée par 30 pays, parmi lesquels les pays d'origine de la moitié des gens de mer travaillant dans le monde. Elle est censée aider à garantir l'accès des gens de mer aux équipements et aux services de santé et de bien-être à terre. Cette dimension fait également partie intégrante de la MLC, 2006. Les PIM actuellement utilisées, sur lesquelles figure un code-barres bidimensionnel, ne sont pas interoperables avec les autres pièces d'identité biométriques qui, conformément aux recommandations du document 9303 de l'OACI, utilisent une puce électronique sans contact pour stocker les données biométriques d'identification. La participation au RCP de l'OACI devrait donc être envisagée, ainsi que l'intégration d'une puce de stockage des données biométriques. La réunion offre l'occasion d'examiner les questions techniques relatives à l'application de la convention n° 185, notamment les problèmes de compatibilité avec d'autres normes et dispositifs, y compris ceux de l'OACI, de l'OMI et de l'ISO.

IV. Evolution de la situation au niveau national

12. Une représentante du gouvernement du Canada a déclaré que son pays a mis au point une PIM qui, sur le plan technique, est entièrement conforme aux dispositions des annexes actuelles de la convention n° 185 et comporte une signature numérique incorporée dans un code-barres bidimensionnel. Les autorités canadiennes compétentes ont recommandé la mise en place d'un instrument de réglementation aux fins de la délivrance des PIM afin de réduire les risques associés à la collecte des données biométriques. Cet instrument devrait être prêt en 2017. Le gouvernement canadien continuera en attendant de collaborer étroitement avec les partenaires sociaux pour améliorer son système de délivrance des PIM.

-
- 13.** Un représentant du gouvernement de l'Indonésie a souligné l'importance de la protection des gens de mer. De nombreux marins indonésiens travaillent dans le monde entier et il est nécessaire d'assurer leur protection pour leur garantir un travail décent, notamment en leur octroyant un droit en matière de permission à terre, de transit et de transfert. L'Indonésie a ratifié la convention n° 185 en 2008 et des mesures ont été prises pour délivrer des PIM et établir une base de données sur les gens de mer. Plus de 25 000 PIM ont été délivrées et les technologies utilisées à cet effet figurent sur la liste de produits biométriques approuvée par l'OIT. L'application de la convention soulève encore certaines difficultés: il faut notamment veiller à la compatibilité des PIM et s'assurer que les fournisseurs de matériel sont sûrs et fiables à long terme afin que le gouvernement reste constamment en mesure de délivrer des PIM. Il importe que toutes les modifications apportées aux normes techniques de la convention n° 185 soient d'un bon rapport coût-efficacité, peu onéreuses, et garantissent aux marins détenteurs d'une PIM valide que les Etats Membres les autoriseront à débarquer, sans discrimination, à des fins de permission à terre, de transit ou de transfert.
 - 14.** Une représentante du gouvernement de la Croatie, rappelant que son pays a ratifié la convention en 2011, a indiqué que certaines difficultés s'étaient posées dans un premier temps à propos de l'embarquement, du débarquement et du transit des gens de mer dans les ports, mais que l'instrument est désormais pleinement mis en œuvre. En 2013, les PIM ont été délivrées par le ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures, la seule condition à remplir étant de posséder un livret de marin valide; 40 PIM ont été délivrées, soit nettement moins de 1 pour cent de l'effectif total des marins croates (environ 15 000). L'intervenante a indiqué que, à sa connaissance, seuls les marins se rendant dans certains ports déposent une demande de PIM; la validité des PIM peut être vérifiée en ligne sur le site Web du ministère.
 - 15.** Une représentante du gouvernement du Panama a déclaré que son pays n'a pas ratifié la convention n° 185. Au Panama, les gens de mer doivent être en possession de la PIM délivrée par l'autorité maritime, qui est similaire à celle proposée dans la convention n° 185, mais également d'un visa spécifique délivré par la Direction nationale des migrations pour une durée de trente jours. Lors du dépôt de la demande de visa, l'agent maritime doit présenter une copie de la PIM – le passeport restant néanmoins obligatoire – avant l'arrivée au port. La réglementation nationale actuellement en vigueur ne permet pas d'exiger un seul et unique document. Les gens de mer dont la nationalité est visée par certaines restrictions doivent être accompagnés par un agent de la sécurité. Compte tenu des documents nécessaires, il est actuellement difficile pour les gens de mer d'entrer dans le pays, et la possibilité de ratifier la convention est à l'examen.
 - 16.** Une représentante du gouvernement du Royaume-Uni a rappelé que son pays a ratifié la convention n° 108 et envisage la ratification de la convention n° 185. L'obstacle à la ratification réside dans le fait que la production et la vérification des PIM sont onéreuses et que ces documents présentent peu d'avantages, sauf si d'autres pays acceptaient de reconnaître les PIM pour faciliter le passage des gens de mer. Son gouvernement souhaiterait vivement connaître les options proposées par les pays qui demandent un visa.
 - 17.** Une représentante du gouvernement du Brésil a indiqué que son pays a ratifié la convention n° 185 dans un délai relativement court par rapport à d'autres conventions de l'OIT. Au moment de la ratification, l'autorité maritime n'a pas pu obtenir l'approbation budgétaire pour les mesures nécessaires aux fins de l'application de la convention. La simplicité est un élément important si l'on tient à promouvoir l'application de cette dernière. En Amérique du Sud, les gouvernements ont conclu de nombreux accords concernant les PIM au titre de la convention n° 108 et sont disposés à mettre en œuvre la convention n° 185. L'intervenante a fait observer que la présente réunion offrait l'occasion de simplifier les annexes de la convention, rappelé que le gouvernement brésilien tenait à promouvoir la collaboration entre les services des visas, des douanes et de l'immigration,

et souligné l'importance des partenariats tripartites nationaux et internationaux pour faciliter la descente à terre des marins.

- 18.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a expliqué que son pays était de ceux qui exigent un visa pour les marins. En 2010, les informations sur l'identité des gens de mer et leurs références, notamment leurs qualifications, ont été regroupées dans un document appelé «Merchant Mariner Credential» qui est conforme à la Convention STCW³. Il était prévu que le document en question réponde, sur le plan technique, aux prescriptions de la convention n° 185, au cas où les Etats-Unis décideraient de ratifier la convention. D'autres aspects, notamment en ce qui concerne la base de données et les lecteurs de cartes, devaient également satisfaire aux exigences de la convention. Si les Etats-Unis ne ratifient pas la convention, c'est essentiellement en raison de la réglementation relative aux visas.
- 19.** Un autre représentant du gouvernement des Etats-Unis a indiqué que la loi sur l'immigration et la nationalité, qui régit l'admission des étrangers aux Etats-Unis et sur leur territoire, fait obligation à toute personne se rendant aux Etats-Unis d'être en possession d'un passeport et d'un visa non immigrant valides (l'un ou l'autre de ces documents, selon le cas, devant être présenté). Le visa prévu pour les gens de mer (le visa D) leur permet de débarquer pour une période limitée, aux seules fins de leur séjour pendant l'escale, et de repartir sur le navire à bord duquel ils sont arrivés. Le gouvernement n'est pas en mesure d'accueillir aux Etats-Unis des gens de mer qui ne seraient détenteurs que d'une PIM, indépendamment de la fiabilité de ce document, en raison de la procédure d'examen préalable qui doit être appliquée. Au cours de cette procédure, les agents consulaires vérifient si des demandes de visa ont déjà été rejetées, observent et évaluent le comportement du requérant, comparent les renseignements fournis par ce dernier à ceux figurant dans les bases de données fédérales et déterminent en fin de compte si le requérant a l'intention d'immigrer, s'il constitue une menace potentielle pour la sécurité du pays et s'il y a lieu, pour toute autre raison, de rejeter sa demande. La procédure actuellement proposée par l'OIT pour la PIM ne répond pas de manière appropriée aux exigences des Etats-Unis à ces divers égards. En outre, le Département d'Etat a cessé en 2004 de délivrer aux équipages des visas collectifs pour des raisons de sécurité, l'objectif étant de veiller à ce que chaque membre d'équipage débarquant sur le sol des Etats-Unis soit au préalable tenu de remplir une demande de visa non immigrant, de présenter un passeport en cours de validité, de se soumettre à un entretien et d'être interrogé sur ses antécédents. L'OIT a proposé deux solutions qui permettraient aux Etats-Unis d'aller dans le sens de l'équivalence substantielle en s'appuyant sur la PIM pour l'établissement des visas aux fins des permissions à terre: une procédure accélérée de délivrance de visas, qui dispenserait de l'entretien avec les agents consulaires, et la délivrance au port d'un visa de courte durée. Aucune de ces solutions n'est pour l'heure envisageable par les Etats-Unis. Ces derniers vont toutefois examiner la possibilité de faciliter la tenue des entretiens pour les requérants détenteurs d'une PIM et tiennent déjà compte des PIM pour déterminer si un requérant répond aux critères requis pour la délivrance d'un visa de membre d'équipage.
- 20.** Un représentant du gouvernement du Danemark a rappelé que son pays n'a pas encore ratifié la convention n° 185. Les marins danois qui se font embaucher pour un poste visé par le document spécifiant les effectifs minima de sécurité doivent être en possession d'un livret de débarquement – également appelé «livret de marin» – en cours de validité, qui fait office de PIM. Les gens de mer doivent être de nationalité danoise pour obtenir un livret de débarquement, lequel est généralement délivré dans un délai d'une semaine à partir de la date du dépôt de la demande en ligne; il est porteur d'un numéro unique enregistré dans

³ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

une base de données électronique, ce qui permet d'en vérifier aisément la validité et l'authenticité. L'usage de ces livrets de débarquement ainsi que la coopération établie avec les administrations maritimes nationales pour vérifier leur validité sont globalement satisfaisants. La nouvelle réglementation entrée en vigueur en 2014, applicable aux gens de mer ne possédant pas la nationalité danoise, en cas de transit ou de changement d'équipage, reconnaît toute PIM délivrée conformément à la convention n° 185 comme un titre de voyage valable équivalant à un passeport.

- 21.** Un représentant du gouvernement des Iles Marshall a rappelé que son pays a ratifié la convention n° 185 en août 2011 et n'a depuis lors pas eu de difficultés à l'appliquer, et en particulier à faire en sorte que les gens de mer soient en possession de tous les documents nécessaires, notamment un passeport national, condition préalable à la délivrance d'une PIM. Une ample base de données nationale a été élaborée et rendue accessible, à partir du site Web du prestataire de services, à la compagnie Marshall Islands Maritime and Corporate Administrators. Le gouvernement a mis en place un type de code-barres bidimensionnel appelé code QR (abréviation de l'anglais Quick Response) qui permet d'accéder aux données sur les gens de mer, notamment leur photographie, à des fins de vérification. Le code-barres bidimensionnel contenant les données dactyloscopiques du marin, tel que prévu par la convention, n'est pas d'une grande utilité pour la vérification de l'identité des gens de mer. L'intervenant a proposé de montrer comment fonctionnait le code QR.
- 22.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a rappelé que son gouvernement avait achevé la mise en œuvre de la convention n° 185 en faisant approuver le cadre législatif nécessaire et en mettant en service le système national de délivrance des PIM en 2009. Une base de données électronique nationale gérée par l'Agence fédérale des transports maritimes et fluviaux est également opérationnelle et un point de contact permanent a été créé pour répondre aux demandes de renseignements des autorités étrangères compétentes. Les PIM sont délivrées dans 28 ports maritimes et fluviaux du pays, qui sont tous reliés à la base de données nationale par un réseau sécurisé. Les technologies biométriques utilisées dans le système ont passé en 2008 tous les tests prévus par l'OIT et correspondent à la norme établie dans le document 9303 de l'OACI. Plus de 180 000 PIM ont été délivrées depuis 2010 et une inspection du système a été réalisée en 2011 par une instance indépendante, conformément à l'article 5, paragraphe 4, de la convention. Les résultats de cette inspection, qui attestent que le système est pleinement conforme aux dispositions de la convention, ont été communiqués au BIT. La liste des Etats ayant ratifié la convention et satisfaisant pleinement aux exigences de cette dernière n'a cependant pas encore été publiée, et l'intervenant a suggéré qu'elle le soit dès que possible. Se référant à l'article 6, paragraphe 7, de la convention, il a proposé d'établir une liste de critères spécifiques pour la protection et la délivrance des PIM, ce qui permettrait aux gens de mer détenteurs d'une PIM valide de jouir d'un droit de transit sans avoir besoin d'un visa.
- 23.** Un représentant du gouvernement de l'Espagne a décrit les démarches entreprises par son pays aux fins de l'application de la convention n° 185, dont la ratification en 2011 a entraîné d'importants investissements, notamment dans les logiciels et la formation du personnel. En Espagne, l'administration maritime est l'instance chargée de la délivrance des PIM. Afin de faciliter la numérisation des empreintes digitales, il a été décidé que la procédure serait effectuée dans les bureaux officiels de l'administration maritime et les bureaux portuaires espagnols. En 2012, compte tenu du grand nombre de demandes de PIM, il a été décidé que ces documents ne seraient délivrés qu'aux gens de mer engagés à bord de navires marchands et que les marins travaillant sur les navires de pêche bénéficieront de cette mesure ultérieurement. A l'heure actuelle, 12 000 PIM ont été délivrées.

-
- 24.** Un représentant du gouvernement de la France estime que les questions techniques ont rendu plus complexe la mise en œuvre de la convention. Les nouvelles PIM sont très importantes pour la descente des marins à terre, ce qui est un droit fondamental pour les marins, ainsi que pour la sûreté en général. Pourtant, certaines difficultés existent quant à la mise en œuvre du nouveau système, y inclus la nécessité d'adopter les lois y afférentes. Une question qui se pose est de savoir quels sont les marins concernés et s'ils incluent aussi les marins pêcheurs? Les défis technologiques sont le résultat de la rapide évolution des solutions adoptées, partant du code-barres, suivi par la puce et la photo et la technologie biométrique. Les PIM doivent être en phase avec les autres systèmes standardisés au niveau international, connectés avec la Convention FAL et correspondre aux critères de l'OACI. Comme les règles internationales évoluent, la convention doit également évoluer. A cet égard, la France considère que les PIM biométriques doivent rester facultatives. L'administration des affaires maritimes et les autres administrations compétentes doivent être en phase avec les services de l'Etat qui s'occupent de l'entrée des personnes sur le sol français. Enfin, malgré les contraintes budgétaires, la France travaille pour la mise en œuvre de la convention.
- 25.** Un représentant du gouvernement de la Norvège a indiqué que son pays a ratifié la convention n° 108, mais pas la convention n° 185, et qu'il est en train de faire le nécessaire pour délivrer de nouvelles PIM, en collaboration avec le ministère de la Justice et le ministère des Affaires étrangères. Le livret de service en mer qui était utilisé auparavant est vieux de deux générations. Si le coût de production d'une PIM est élevé (40 euros pièce contre 4 euros pour un livret de service en mer), la vérification du document est très peu onéreuse, et les gens de mer eux-mêmes peuvent lire ce document, par exemple à l'aide d'une application pour téléphone portable. Le principal obstacle à la ratification de la convention n° 185 tient aux obligations en matière de visas, ainsi qu'au nombre peu élevé de pays délivrant aujourd'hui des PIM. La nouvelle PIM de la Norvège respectera les dispositions de la convention n° 185 et du document 9303 de l'OACI.
- 26.** Une représentante du gouvernement des Philippines a déclaré que son pays, qui a ratifié la convention n° 185 en 2012, reconnaît qu'il est important de faciliter la descente à terre et le passage en transit des gens de mer. Le document d'identité et de service des gens de mer délivré par le pays est conforme aux dispositions de la convention n° 108. En raison de contraintes administratives et budgétaires, il a fallu un certain temps pour que le pays soit en mesure d'appliquer la convention n° 185, mais il est en train de se doter de l'infrastructure nécessaire. Les répercussions des changements à introduire pour donner effet à la convention n° 185 suscitent cependant des préoccupations. Il est nécessaire de prendre en considération le coût et l'efficacité du système, sans que les gens de mer aient à en pâtir.
- 27.** Une représentante du gouvernement de la Lettonie, rappelant que son pays a ratifié la convention n° 108, mais pas la convention n° 185, a déclaré que le livret de débarquement actuellement utilisé est conforme aux normes de l'OACI. Ce livret n'est pas seulement un document d'identité, il contient aussi des informations sur les états de service du marin. Il est important que les pays qui n'ont pas ratifié la convention n° 185 et envisagent de le faire soient informés des problèmes rencontrés et des solutions proposées.
- 28.** Un représentant du gouvernement de l'Inde a déclaré que son pays a ratifié la convention n° 108, mais pas la convention n° 185. L'Inde délivre actuellement un livret de marin, document d'identité dans lequel figurent les états de service. Ce document est doté de certains dispositifs de sécurité, mais ne contient pas de données biométriques détaillées. La loi maritime indienne contient des dispositions permettant la délivrance des PIM, et des progrès substantiels ont été réalisés dans le développement de l'infrastructure et du logiciel d'application nécessaires. Il faudra toutefois attendre les conclusions de la réunion sur la technologie à adopter pour faire en sorte que les PIM délivrées soient lisibles et acceptées dans le monde entier.

29. La secrétaire générale, répondant à une question posée par le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie concernant la liste des pays qui satisfont aux exigences énoncées à l'article 5 de la convention n° 185, a expliqué que le retard pris pour la publication de la liste était dû en partie au fait qu'il a fallu attendre que d'autres pays souhaitant y figurer aient fait parvenir leur demande. En outre, conformément à la procédure adoptée par le Conseil d'administration, les partenaires sociaux russes ont été invités à communiquer des informations et des observations, mais cette demande est pour l'heure restée sans réponse. Actuellement, de tous les pays qui remplissent sans doute les conditions requises, deux seulement ont effectué l'évaluation nécessaire et demandé à figurer sur la liste. L'intervenante a fait part de sa gratitude aux pays qui ont suivi la procédure et fourni les informations nécessaires et exprimé l'espoir que les conseils formulés dans le cadre de la réunion aideront à résoudre les problèmes et à aller de l'avant. Quant à la question concernant les éléments qui permettraient aux gens de mer de débarquer sans visa pour une permission à terre, elle a rappelé que, conformément à l'article 5, paragraphe 9, de la convention, la reconnaissance des PIM délivrées par les Etats qui ont ratifié la convention suppose le respect des prescriptions minimales figurant dans cette dernière, et en particulier de celles énoncées à l'annexe III. La secrétaire générale a rappelé que le Bureau a exploré avec le gouvernement des Etats-Unis de nombreuses voies dans le but d'établir un ensemble de modalités substantiellement équivalentes aux prescriptions de la convention.

V. Examen des options relatives aux amendements à apporter aux annexes de la convention n° 185

30. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a présenté les diverses options décrites dans le document d'information technique pour la modification des annexes de la convention n° 185.
31. Le vice-président représentant les armateurs s'est interrogé sur les incidences juridiques et financières de la modification des annexes pour les pays qui ont déjà ratifié et mis en œuvre la convention n° 185 et sur l'état des ratifications actuelles au cas où les annexes seraient modifiées.
32. La secrétaire générale a rappelé que la convention n° 185 est novatrice dans la mesure où il s'agit du premier instrument de l'OIT qui comporte une procédure simplifiée d'amendement pour ses annexes. Cette innovation a été nécessaire parce que, à l'époque de l'adoption de la convention, la technologie interopérable pertinente n'existait pas encore. L'article 3 de la convention prévoit la possibilité de modifier l'annexe I pour tenir compte de l'évolution technologique, conformément à la procédure énoncée à l'article 8. De plus, le paragraphe 1 de l'article 3 dispose ce qui suit: «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.» La décision de modifier les annexes doit être précédée d'une négociation tripartite débouchant sur l'adoption des recommandations nécessaires. En réponse au représentant du gouvernement du Libéria qui avait demandé un éclaircissement, l'intervenante a rappelé que le paragraphe 2 de l'article 8 de la convention dispose que chaque Membre qui a ratifié la convention peut adresser au Directeur général, dans un délai de six mois suivant l'adoption d'un 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. Les pays qui ont ratifié la convention pourraient par conséquent, en cas de difficulté, décider de ne pas donner effet aux amendements apportés à ses annexes, ou prendre plus de temps pour leur donner effet.

-
33. Un représentant de l'OMI a fait observer que les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, sont similaires à celles des instruments de l'OMI établissant des procédures d'acceptation tacite des amendements. D'après l'OMI, il est très rare que des pays renoncent aux amendements.
 34. En réponse à une question concernant l'analyse coûts-avantages demandée par le Conseil d'administration, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que les coûts correspondant aux options présentées dans le document de travail constituent des estimations raisonnables et pourraient être détaillés.
 35. Le vice-président représentant les gens de mer a déclaré qu'il ne serait pas approprié de conserver les technologies mentionnées dans les annexes existantes. Il convient de trouver des solutions exploitables pendant les prochaines décennies.
 36. La présidente a invité les participants à examiner une série de questions préparées par le secrétariat pour déterminer les préférences concernant les options technologiques disponibles.

Supports de stockage – PIM à puce ou code-barres bidimensionnel

37. Le vice-président représentant les armateurs a insisté sur le fait que le monde repose désormais sur les technologies numériques. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que certains pays délivrent des PIM faisant appel à des codes-barres bidimensionnels.
38. Le vice-président représentant les gens de mer a estimé qu'il était temps de passer à la puce électronique sans contact car cette technologie est maintenant disponible. Il a souligné cependant que la décision en la matière incombait aux gouvernements.
39. Au cours de la discussion, les représentants des gouvernements de la Croatie, de l'Inde, des Iles Marshall, du Panama et de la Fédération de Russie ont dit préférer s'en tenir au code-barres bidimensionnel. Le représentant du gouvernement des Iles Marshall a souligné qu'il serait très complexe et très coûteux d'incorporer des puces électroniques sans contact dans les PIM.
40. En réponse au vice-président représentant les armateurs qui avait demandé un éclaircissement, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que la technologie consistant à stocker une image faciale dans une puce électronique sans contact était devenue facilement accessible et que son usage s'était largement répandu ces dernières années. Il est même possible de lire des données de ce type sur un smartphone si l'on dispose de l'application nécessaire. En ce qui concerne la protection des informations de base contenues dans les PIM, qui seraient similaires à celles de la première page d'un passeport, le système offre une certaine protection par le biais du contrôle d'accès de base. En réponse à une autre demande d'éclaircissement, l'intervenant a fait observer que les visas électroniques sont proposés depuis quelques années dans le cadre des débats de l'OACI, mais ne sont pas encore utilisés dans la pratique. Selon lui, ils pourraient constituer une option dans l'avenir. En réponse au représentant du gouvernement du Canada qui avait demandé un éclaircissement, l'intervenant a convenu que l'empreinte digitale stockée dans le code-barres bidimensionnel est une donnée biométrique. Toutefois, conformément à la nouvelle version du document 9303 de l'OACI, les données biométriques figurant dans les documents d'identité doivent être stockées dans la puce électronique sans contact.
41. Des représentants des gouvernements du Brésil, du Canada, de la Chine, de l'Espagne, de la France, de la Norvège et du Royaume-Uni ont indiqué qu'ils étaient favorables à la puce électronique sans contact.

-
42. Un représentant du gouvernement du Danemark a insisté sur la nécessité de recourir aux technologies les plus modernes, même s'il est indispensable de tenir compte des coûts.
 43. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a rappelé que la puce électronique sans contact augmenterait considérablement le coût des PIM.
 44. Répondant au vice-président représentant les armateurs qui avait demandé un éclaircissement, l'expert technique a indiqué que la plupart des lecteurs de passeport électronique pleine page peuvent lire aussi bien les images faciales que les codes-barres, s'ils sont configurés pour le faire. Toutefois, la plupart des lecteurs de passeport ne sont actuellement pas configurés pour lire les codes-barres bidimensionnels.
 45. Le vice-président représentant les armateurs a noté que la plupart des représentants des gouvernements semblent préférer la puce électronique sans contact.
 46. Le vice-président représentant les gens de mer s'est déclaré favorable à l'examen de l'option de la puce électronique sans contact. Il a noté cependant que certains représentants gouvernementaux avaient simplement mentionné la technologie actuellement utilisée et ne semblaient pas avoir exprimé une préférence claire.
 47. Un représentant du gouvernement du Panama a fait observer que, si son pays n'a pas ratifié la convention, il applique déjà le système du code-barres et devra étudier avec soin la possibilité de passer à un autre système.
 48. Un représentant du gouvernement de la Lettonie a soulevé la question de savoir ce qui se passera dans dix ans si les annexes ne sont pas modifiées et si la technologie du code-barres bidimensionnel est conservée.
 49. Une représentante du gouvernement de la Chine a déclaré que les technologies nécessaires existent déjà en Chine et que le gouvernement est par conséquent prêt à passer à la PIM à puce, même si cette nouvelle technologie devait entraîner une augmentation des coûts. Une assistance technique sera requise de la part des organisations internationales compétentes, en particulier l'OACI. En Chine, la prochaine étape consistera à assurer la coordination avec les autres administrations, notamment le service des affaires maritimes, qui délivre les PIM, et les autres administrations chargées de la validation des documents.
 50. La secrétaire générale a rappelé que les spécifications techniques concernant les PIM ont été incorporées dans les annexes, plutôt que dans le corps de la convention, afin qu'elles puissent être modifiées selon la procédure simplifiée. Le problème, lors de la modification des annexes, sera de donner aux pays le temps nécessaire pour s'adapter.
 51. En réponse à une question du vice-président représentant les armateurs, l'expert technique a expliqué que toutes les informations pertinentes seraient stockées dans la puce électronique incorporée dans le document autonome, sans qu'il soit nécessaire de disposer d'une base de données externe. Les PIM ne seraient pas plus larges qu'un passeport et, conformément au document 9303 de l'OACI, pourraient même être de la taille d'une carte de crédit. La structure de la zone de lecture automatique (ZLA) du document n'a pas changé depuis 2003 et les PIM à puce électronique qui ont été délivrées devraient rester lisibles. La ZLA contient un nombre de données très limité, à savoir le nom, la date de délivrance, la date d'expiration et le pays de délivrance. Enfin, répondant au représentant du gouvernement du Panama qui avait formulé un commentaire, l'intervenant a expliqué que, contrairement à la technologie qui permet de lire les puces électroniques sans contact, les dispositifs capables de lire des codes-barres bidimensionnels ne sont pas très répandus aux frontières.

Remplacement de l’empreinte digitale enregistrée dans un code-barres par une image faciale dans les éléments d’identification biométriques

52. Le vice-président représentant les armateurs a fait observer que la technologie de la reconnaissance faciale est certes plus moderne, mais que des éclaircissements sont nécessaires quant à sa fiabilité.
53. L’expert technique prêtant assistance au Bureau a rappelé que, lorsque la convention n° 185 a été adoptée, la technologie de la reconnaissance des empreintes digitales avait été préférée à celle de la reconnaissance faciale parce que cette dernière n’était pas suffisamment fiable. Depuis lors, la fiabilité de la reconnaissance faciale s’est considérablement améliorée et les deux options sont désormais viables.
54. Le vice-président représentant les gens de mer a indiqué sa préférence pour la reconnaissance faciale, qui semble offrir une meilleure protection. De plus, cette technologie est largement utilisée pour les passeports.
55. Un représentant du gouvernement du Panama a dit que, d’après des spécialistes, la reconnaissance faciale n’est pas le meilleur système et que les technologies de la signature numérique et de l’empreinte digitale numérique sont plus fiables pour l’identification des gens de mer et la sécurité des documents.
56. L’expert technique a fait observer que, dans de nombreux pays, les données relatives aux empreintes digitales sont traitées avec davantage de précision que les images faciales. L’un des avantages des images faciales est qu’elles peuvent être vérifiées manuellement. Conformément aux normes pertinentes de l’ISO, les puces électroniques sans contact peuvent contenir aussi bien des données dactyloscopiques que des images faciales ou des données relatives à l’iris. Le document ISO/CEI 19794-2:2005 établit déjà une norme pour les données relatives aux images faciales, à laquelle il est fait référence dans le document ILO SID-0002. Si les PIM déjà délivrées avaient été pleinement conformes avec ce document, les images faciales respecteraient déjà cette norme.
57. Un représentant du gouvernement du Libéria a déclaré que, si les puces électroniques sans contact et les technologies de reconnaissance faciale étaient adoptées, les PIM ressembleraient à des passeports électroniques dans leur forme et leurs fonctions. Les PIM étant censées être des documents autonomes, les gens de mer seraient tenus d’être en possession de deux documents remplissant presque les mêmes fonctions.
58. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a fait observer que, malgré les progrès de cette technologie, la reconnaissance faciale n’est pas aussi précise que la reconnaissance des empreintes digitales.
59. Un représentant du gouvernement de l’Inde a noté que les passeports et les passeports électroniques coexisteraient avec les PIM. Les gouvernements doivent être conscients du coût des nouvelles technologies, des besoins et des envies qu’elles suscitent et de leur impact sur les pays, tels que l’Inde, qui ont déjà bien avancé dans la mise en œuvre de PIM conformes aux annexes actuelles.
60. Une représentante du gouvernement de la Croatie a déclaré que les PIM actuellement délivrées par son pays contiennent déjà des données relatives aussi bien aux empreintes digitales qu’aux images faciales.

-
61. Une représentante du gouvernement du Brésil a rappelé que l'objectif de la réunion était d'inciter à faire ratifier le plus largement possible la convention, qui a obtenu moins de ratifications que la convention n° 108. Les pays qui ont déjà mis en œuvre la technologie du code-barres seront sans doute peu enclins à procéder aux modifications nécessaires, mais le gouvernement du Brésil est favorable à la reconnaissance faciale.
 62. Le vice-président représentant les gens de mer a convenu que l'objectif de la réunion était d'encourager la ratification de la convention et de faciliter la vie des gens de mer. A cet égard, il est important d'entendre l'opinion des principaux Etats du port.
 63. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a indiqué que, si l'obtention de visas reste une obligation, il serait préférable d'un point de vue technique que les PIM soient plus proches des passeports électroniques et, par conséquent, d'y incorporer des puces électroniques sans contact et des images faciales.
 64. Des représentants des gouvernements du Brésil, du Danemark, de la Norvège et du Royaume-Uni ont indiqué leur préférence pour la reconnaissance faciale.
 65. Une représentante du gouvernement du Canada a fait observer que, même si son pays a mis au point un système faisant appel à la reconnaissance des empreintes digitales, il pourrait envisager d'améliorer cette technologie en temps utile, d'autant plus qu'elle pose certains problèmes et que la reconnaissance faciale serait peut-être une meilleure solution.
 66. Un représentant du gouvernement de la France a fait observer que l'incorporation d'une image faciale constituerait un nouvel élément pour les PIM, même si une telle image figure déjà dans les passeports. Une nouvelle photographie ne serait probablement pas nécessaire pour les PIM, qui pourraient utiliser la même image que le passeport. Les progrès techniques dont il est question auraient pour effet de rapprocher beaucoup plus les PIM des passeports, même si les PIM ne sont pas des titres de voyage. La technologie retenue pour les PIM ne restera pas longtemps à jour, ce qui obligera les pays qui ont mis en œuvre la convention à modifier de nouveau leur système.

Ajout d'une signature numérique

67. En réponse au vice-président représentant les armateurs, qui avait demandé des éclaircissements, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a expliqué que la signature numérique est un moyen mathématique de s'assurer qu'un document n'a pas été altéré après la signature. La signature numérique pourrait être utilisée de différentes manières, par exemple à l'intérieur d'une puce électronique ou dans une photographie. En outre, le document 9303 de l'OACI oblige l'autorité de délivrance à utiliser des signatures numériques qui puissent être vérifiées par l'autorité chargée du contrôle du document. La signature numérique ne nécessite pas l'utilisation d'un code différent pour chaque marin car une seule signature est affectée à chaque pays, qui possède sa propre clé principale.
68. Le vice-président représentant les armateurs et le vice-président représentant les gens de mer se sont déclarés favorables à l'incorporation d'une signature numérique dans les PIM.
69. Répondant à un commentaire du représentant du gouvernement des Etats-Unis, l'expert technique a convenu que le coût constituait l'un des principaux obstacles à l'adoption de la technologie de la signature numérique. Pour les membres du RCP de l'OACI, ce coût se situe actuellement autour de 56 000 dollars E.-U. par an; il est révisé chaque année et comprend à la fois des coûts fixes et des coûts variables qui sont fonction du nombre de pays participant au système.

-
70. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré qu'il n'est pas favorable à l'adoption de la technologie de la signature numérique car cela entraînera une augmentation considérable des coûts. Bien que les PIM soient des documents autonomes, elles doivent être accompagnées d'un passeport, qui porte déjà une signature numérique.
71. Un représentant du gouvernement de l'Indonésie a convenu qu'il faudrait adopter la technologie la plus répandue qui offre la meilleure protection pour les droits des gens de mer. Toutefois, il convient de tenir compte des incidences financières pour éviter d'alourdir la charge que constituent les PIM pour les pays qui ont ratifié la convention.
72. Une représentante du gouvernement du Royaume-Uni a exprimé sa préférence pour l'incorporation d'une signature numérique dans les PIM.
73. Le conseiller technique a fait observer que, dans la mesure où il est question d'aligner les PIM sur la technologie du passeport électronique, il est clair que les PIM comporteront effectivement une signature numérique fondée sur le RCP de l'OACI. Répondant à un représentant du gouvernement de l'Indonésie, qui avait fait part de certaines préoccupations, l'intervenant a convenu que les Etats Membres, en particulier ceux qui ont ratifié la convention et qui ne participent pas actuellement au RCP de l'OACI, auraient besoin de suffisamment de temps pour mettre en place la signature numérique. Bien qu'il ne soit pas difficile de participer au RCP (il suffit pour cela de signer le protocole d'accord par le truchement de son représentant auprès de l'OACI), il faudrait mettre au point l'infrastructure nécessaire pour la signature numérique. Les modifications techniques requises prendront du temps, et il faudra tenir compte de ce délai lorsque l'on décidera de la période transitoire à prévoir avant que des amendements ne prennent effet.
74. Le vice-président représentant les gens de mer a dit avoir cru comprendre que, lorsqu'un pays participe déjà au RCP de l'OACI pour les passeports électroniques, l'utilisation du RCP pour les PIM ne doit pas entraîner de coûts supplémentaires, et que les coûts seront inférieurs si davantage de gouvernements adhèrent au système.

Authentification – Centre de coordination ou RCP de l'OACI

75. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a expliqué que la convention n° 185 fait obligation aux Etats qui l'ont ratifiée de désigner un centre permanent pour répondre aux demandes en provenance des services de l'immigration ou autres autorités compétentes concernant l'authenticité et la validité des PIM. Ces centres existent dans certains pays. Il n'est toutefois pas toujours facile pour les autorités d'un pays de savoir quelle autorité contacter dans le pays de délivrance aux fins de la vérification des PIM. Le BIT pourrait mettre sur pied et faire fonctionner un centre de coordination pour des vérifications par voie téléphonique ou électronique, mais il faut savoir que le coût de création et d'exploitation d'un tel centre serait élevé. Par ailleurs, le RCP de l'OACI propose le même service pour la vérification automatique des passeports, mais il ne pourrait être utilisé que si l'on opte pour la signature numérique. Si tel n'est pas le cas, il sera nécessaire de créer un centre de coordination spécifique pour les PIM.
76. Les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer ont déclaré préférer le RCP de l'OACI.
77. Un représentant du gouvernement du Panama a dit que la vérification des PIM devait être assurée par les autorités qui les délivrent, comme c'est le cas dans son pays.

-
- 78.** Un représentant du gouvernement du Danemark a fait part de sa préférence pour le système de RCP de l'OACI. Son pays ne participe pas à ce système actuellement, mais la création d'un centre de coordination pourrait soulever des difficultés, en termes de protection des données ou de coûts.
- 79.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a confirmé que son pays participe au RCP de l'OACI.
- 80.** Un représentant du Royaume-Uni a confirmé qu'une seule et unique autorité fournit les clés publiques nécessaires à l'utilisation du système, et que l'utilisation de ce dernier pour un autre service, comme la vérification des PIM, n'occasionnerait pas de frais supplémentaires.

Promouvoir la ratification et l'application de la convention n° 185

- 81.** La présidente a demandé aux experts d'indiquer les mesures à prendre pour encourager les pays qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la convention n° 185.
- 82.** Un représentant du gouvernement du Danemark a mentionné les nouvelles règles d'exemption de visa applicables dans son pays aux gens de mer qui ne sont pas de nationalité danoise, règles adoptées en consultation avec les partenaires sociaux pour les marins titulaires de PIM délivrées conformément aux conventions n°s 108 ou 185. Ces règles ont permis d'introduire davantage de souplesse en matière de permission à terre, de transit et de changement d'équipage, et cela sans compromettre la sécurité. Elles s'appliquent également aux navires qui procèdent à un changement d'équipage sans faire escale dans un port danois, par exemple lorsqu'ils passent dans les eaux territoriales danoises ou sont au mouillage. Les gens de mer sont également exemptés de l'obligation d'obtenir un visa pour une permission à terre dans le port d'escale du navire si la liste d'équipage a été soumise aux autorités avant l'arrivée du navire dans le port. Les documents d'identité délivrés aux gens de mer en conformité avec les conventions n°s 108 et 185 sont donc considérés comme ayant la même valeur qu'un passeport. Le Danemark a évidemment tenu compte de ces conventions lors de l'établissement des règles en question.
- 83.** Un représentant du gouvernement de la Norvège a indiqué que son pays était en train de faire le nécessaire pour utiliser de nouvelles PIM compatibles avec la technologie actuellement prescrite par la convention n° 185. La principale difficulté est liée à la question des visas, et il est nécessaire d'engager un dialogue avec les pays qui rencontrent encore des problèmes à ce sujet. Si cette question pouvait être résolue, la Norvège pourrait envisager de ratifier la convention n° 185, bien que son objectif actuel soit de délivrer des PIM conformes aux dispositions de la convention, sans ratifier officiellement cette dernière.
- 84.** Un représentant du gouvernement de l'Inde a indiqué que son pays a pris des mesures en vue de délivrer des PIM reposant sur la technologie du code-barres bidimensionnel. Il faudra voir comment la situation a progressé dans ce domaine et quel est l'écart à combler vis-à-vis de la nouvelle technologie. L'intervenant a recommandé le gel pendant un certain temps de la technologie utilisée afin que les pays qui l'appliquent puissent disposer d'une marge de manœuvre confortable.
- 85.** L'expert technique prêtant assistance au Bureau a déclaré que, bien qu'il ne soit généralement pas possible d'empêcher les avancées technologiques, l'ISO envisageait actuellement la possibilité, à la suite d'un précédent établi par l'OACI, de garantir jusqu'en 2033 la validité de la liste des normes biométriques.

-
- 86.** Une représentante du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que celui-ci facilite l'entrée des gens de mer sur son territoire aux fins des permissions à terre, et qu'il reconnaît également les PIM délivrées conformément à la convention n° 108 pour un débarquement sans visa effectué en vue d'un rapatriement ou d'un transfert. Si la technologie de la reconnaissance faciale et les puces biométriques devaient être utilisées dans les futures PIM délivrées en application de la convention n° 185, la possibilité d'accorder une exemption de visa à tous les gens de mer titulaires d'une PIM délivrée conformément à la convention pourrait être envisagée.
- 87.** Une représentante du gouvernement de la Lettonie a indiqué que son pays reconnaît les PIM délivrées conformément à la convention n° 185 pour la descente à terre et le transit, mais ne prévoit pas pour l'heure de ratifier la convention, essentiellement en raison de considérations financières.

Utilisation des PIM par les pays qui n'ont pas ratifié la convention

- 88.** L'expert technique prêtant assistance au Bureau, répondant à une demande d'éclaircissement concernant les situations dans lesquelles il pourrait être avantageux pour les pays qui n'ont pas ratifié la convention n° 185 d'utiliser les PIM délivrées conformément à cette dernière, a expliqué que, si les PIM devaient présenter une forte ressemblance avec les passeports en intégrant la technologie de la reconnaissance faciale, une puce et une signature numérique, les gens de mer seraient détenteurs de deux documents susceptibles d'être lus très largement: leur passeport normal et la PIM. Bien qu'aux termes de la convention n° 185, les gens de mer ne soient pas tenus d'obtenir un visa pour être autorisés à descendre à terre, il pourrait arriver qu'ils aient à déposer une demande de visa dans un consulat en cas de transfert ou de transit et doivent à cette occasion présenter leur passeport pour une vérification d'identité et leur PIM pour vérification de leur statut de marin. Les PIM pourraient alors être utilisées pour faciliter l'obtention d'un visa. Si la même technologie devait être utilisée pour les passeports et pour les visas, les consulats pourraient se servir de leurs lecteurs de passeports pour lire et vérifier les PIM. Les gens de mer se présentant à un contrôle aux frontières, dans un aéroport par exemple, devraient également présenter les deux documents, même si les gouvernements pourraient adopter des mesures, comme la mise en place de couloirs spéciaux, pour accélérer la procédure en faveur des gens de mer. Pour la descente à terre dans les zones portuaires sécurisées, la PIM pourrait être le seul document requis et pourrait être lue manuellement si elle contenait une image faciale. Les pays qui n'ont pas ratifié la convention seraient donc en mesure d'utiliser les PIM délivrées conformément à la convention n° 185 pour faciliter les permissions à terre, le passage en transit et le transfert des gens de mer, conformément à la convention.
- 89.** Le vice-président représentant les gens de mer a rappelé que les Etats parties à la Convention FAL de l'OMI sont tenus d'autoriser les gens de mer à descendre à terre sans visa, sauf considérations touchant à la sécurité nationale. Les Etats-Unis n'ont toutefois pas donné effet à cette disposition. Il a ajouté que, dans le cadre de l'Accord de Schengen, la descente à terre n'est facilitée qu'à proximité de la zone portuaire.
- 90.** Un représentant du gouvernement du Danemark a confirmé que, dans son pays, les gens de mer n'ont pas besoin de visa pour descendre à terre, et cela pendant quatre-vingt-dix jours, à condition que la liste d'équipage ait été présentée à l'avance et que les gens de mer restent à proximité du port.
- 91.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a réaffirmé que les PIM pourraient faciliter la délivrance de visas. Pendant les entretiens effectués au titre des contrôles de sécurité, les PIM, modifiées pour répondre aux normes techniques à l'examen, pourraient

aider à établir que le requérant concerné est effectivement un marin. L'intervenant soumettra cette possibilité aux autorités nationales compétentes.

92. Le vice-président représentant les gens de mer a remercié le représentant des Etats-Unis de bien vouloir soumettre à son gouvernement la question de l'utilisation des PIM pour faciliter la délivrance de visas aux gens de mer. Cette démarche constituera un grand pas en avant et contribuera au bien-être des gens de mer.
93. La secrétaire générale, répondant à la demande d'éclaircissement du représentant du gouvernement de l'Inde, a indiqué que l'article 6, paragraphe 6, de la convention n° 185 dispose que les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa pour être autorisés à descendre à terre. Les Etats qui ont ratifié la convention et qui ne sont pas en mesure d'appliquer pleinement cette clause devront veiller à ce que leur législation, leur réglementation et leurs pratiques prévoient des dispositions substantiellement équivalentes.

VI. Suite proposée

94. La présidente a noté que les participants à la réunion ont indiqué leur préférence pour les options A-4 (Elaboration d'une PIM à puce) et A-5 (Remplacement de l'empreinte digitale enregistrée dans un code-barres par une image faciale dans les éléments d'identification biométriques), présentées dans le document d'information technique.
95. Les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer ont exprimé leur accord avec ces options.
96. Un représentant du gouvernement de l'Inde a demandé des éclaircissements concernant la série de tests supplémentaires nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes dactyloscopiques proposés dans l'option A-5.
97. L'expert technique a rappelé que le délai entre l'adoption des annexes révisées par la Conférence internationale du Travail et leur mise en œuvre pourrait être long et que, dans l'intervalle, les pays ayant réalisé de lourds investissements dans la technologie d'enregistrement des empreintes digitales dans un code-barres bidimensionnel exigeront que celle-ci reste disponible afin que les PIM qu'ils délivrent restent exploitables. La dernière série de tests d'interopérabilité a été réalisée par le BIT en 2008. Le programme MINEX (*Minutiae Interoperability Exchange Test*) témoigne de la nécessité de continuer à tester la technologie d'enregistrement des empreintes digitales. Si l'on modifiait les PIM pour y intégrer une image faciale, une dernière série de tests d'interopérabilité serait quand même nécessaire afin d'accompagner les pays qui continuent d'utiliser la technologie des empreintes digitales, ce qui, compte tenu des coûts engendrés, devrait être mentionné dans la recommandation au Conseil d'administration. Si des pays ont du mal à trouver une technologie d'enregistrement des empreintes digitales figurant sur la liste de l'OIT, le Bureau pourra les aider et reste à leur disposition.
98. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis, faisant référence au délai nécessaire à l'adoption de la nouvelle technologie envisagée, a suggéré que des périodes de transition différentes soient définies pour l'acceptation de la nouvelle technologie et l'applicabilité de l'ancienne.
99. Le vice-président représentant les gens de mer a rappelé qu'il existe plusieurs catégories de pays: ceux qui ont ratifié la convention et la mettent pleinement en œuvre; ceux qui l'ont ratifiée mais ne la mettent pas en œuvre; ceux qui ne l'ont pas ratifiée. Au lieu de prévoir une période transitoire de cinq ans applicable à tous, il faudrait que chacune de ces catégories puisse bénéficier d'un délai raisonnable de mise en œuvre qui lui soit adapté.

Pour les pays qui utilisent déjà le passeport électronique et qui participent au RCP de l'OACI, mais qui n'ont pas mis en œuvre la convention n° 185, par exemple, ce délai pourrait être au maximum de deux ans. Il pourrait être porté à trois ans pour les pays qui n'utilisent pas le passeport électronique, ne participent pas au RCP de l'OACI et n'ont pas mis en œuvre la convention, et à cinq ans pour ceux qui ont ratifié la convention, l'ont pleinement mise en œuvre et ont donc réalisé des investissements considérables pour délivrer des PIM. Les pays qui décideraient de ratifier la convention disposeraient quant à eux d'un délai d'un an à compter de la ratification. Il importe de veiller à ce que toute PIM délivrée ait une validité de cinq ans.

- 100.** Un représentant du gouvernement de l'Inde a déclaré que les différentes étapes intermédiaires de la période de transition doivent être fonction des progrès accomplis dans chaque pays. Une période de transition globale de cinq ans pourrait être fixée à partir de l'entrée en vigueur des annexes amendées, le gouvernement de chaque pays étant libre de déterminer des étapes intermédiaires en consultation avec les partenaires sociaux.
- 101.** Un représentant du gouvernement du Danemark, s'exprimant au nom des gouvernements du Danemark, de la Lettonie, de la Norvège et du Royaume-Uni, a rappelé qu'il est important de veiller à ce que les PIM, délivrées en application de la convention n° 185 ou en dehors de ce cadre, présentent des avantages pour les gens de mer. Toutes les possibilités doivent donc être envisagées. Il est nécessaire de simplifier la procédure d'identification des gens de mer, ce qui pourrait conduire à une modification substantielle de la convention. Il serait toutefois sans doute plus sage d'envisager des options à la hauteur des enjeux, plutôt que de simples solutions qui ne résoudront en rien les problèmes à plus long terme. L'intervenant a évoqué la proposition faite par la représentante du gouvernement du Royaume-Uni, dont le pays envisage d'apposer une «vignette» sur le passeport des gens de mer, qui servirait de moyen supplémentaire d'identification. Il est vrai que cela simplifierait les démarches tant pour les gens de mer que pour les gouvernements, puisqu'un seul titre de voyage serait nécessaire, ce qui faciliterait également le passage en transit. Ce serait un moyen économique de vérifier l'identité des gens de mer, pour lequel la plupart des pays disposent déjà de la technologie nécessaire.
- 102.** Le vice-président représentant les gens de mer a exprimé sa préoccupation concernant la proposition de «vignette», déjà formulée et rejetée lors de la réunion de 2010 sur la convention. Les PIM ont un caractère unique car ce sont les seules pièces d'identité professionnelles permettant de faciliter l'entrée et la sortie des gens de mer dans les ports. Avec l'utilisation de «vignettes», les gens de mer seraient la seule catégorie dont la profession figurerait sur le passeport, ce qui pourrait poser des problèmes en cas de voyage sans lien avec leurs activités professionnelles. La réunion a pour objectif d'examiner les modifications des annexes de la convention n° 185, en particulier afin d'assurer les Etats du port réticents à accepter l'actuel système de PIM que la technologie utilisée sera améliorée. La révision des dispositions de la convention elle-même ne devrait donc pas être abordée.
- 103.** Le vice-président représentant les armateurs a admis que l'apposition de vignettes sur les passeports des gens de mer créerait vraisemblablement des difficultés, en particulier dans les cas où ces derniers exercent d'autres activités, travaillent comme marins à temps partiel ou souhaitent voyager à titre privé, dans le cadre de leurs loisirs par exemple. Il a pris note avec intérêt des arguments des représentants gouvernementaux concernant le coût associé au document supplémentaire, mais, sans prendre position sur la question, a estimé, à l'instar du groupe des gens de mer, qu'il vaudrait mieux ne pas étudier plus avant la proposition.
- 104.** Une représentante du gouvernement du Canada a indiqué que concilier les PIM et les passeports électroniques serait problématique dans son pays. Les gens de mer travaillant dans les eaux territoriales canadiennes, par exemple, n'ont pas l'obligation de disposer

d'un passeport. L'émission volontaire de PIM compatibles avec la technologie du passeport électronique devrait toutefois être envisagée. La PIM resterait un document autonome.

- 105.** Un représentant de l'Association maritime chrétienne internationale, exprimant son soutien à la déclaration du groupe des gens de mer, a fait observer qu'il existe une importante raison justifiant le maintien de la PIM comme un document autonome. L'article 7, paragraphe 1, de la convention n° 185 fait obligation aux marins d'être à tout moment en possession de leur pièce d'identité. Or certains pays, comme les Etats-Unis, exigent que leurs passeports soient mis sous clé dans le coffre-fort du navire. Une PIM autonome permettrait par conséquent aux marins de se rendre à terre en gardant sur eux une preuve de leur identité en tant que marins.
- 106.** Un représentant du gouvernement de la France a rappelé que son pays a ratifié la convention et qu'il doit donc poursuivre sa mise en œuvre. L'option choisie à cet égard doit pouvoir être reconnue par les autres pays, doit également être opérationnelle et fiable, et ne doit pas être soumise à des changements incessants.
- 107.** La secrétaire générale a rappelé que la PIM n'est pas un document de voyage et que le document 9303 de l'OACI concerne les documents de voyage. L'article 3, paragraphe 5 b), de la convention stipule que les PIM sont des documents autonomes et non des passeports. La procédure d'amendement accélérée porte exclusivement sur les annexes de la convention, et toute décision visant à amender ses dispositions de fond serait beaucoup plus complexe et plus longue. Le mandat de la réunion consiste à examiner la faisabilité et à réaliser une analyse coûts-avantages des diverses options technologiques envisageables. La convention n° 185 révisé la convention n° 108, qui demeure contraignante pour 60 pays et prévoit également la descente à terre. Le principe fondamental au cœur des conventions n° 108 et 185, selon lequel des pièces d'identité doivent être délivrées aux gens de mer, n'est pas en cause. Les enjeux actuels ont trait au choix de la technologie des PIM, qui doit être adaptée tout en restant simple d'utilisation et économique. La proposition concernant la « vignette » exigerait la révision de dispositions de fond de la convention, et pas seulement de ses annexes. Toute proposition visant à réviser la convention en tant que telle exigerait un consensus des mandants tripartites et déclencherait la procédure prévue pour l'inscription de questions à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail, processus vraisemblablement très long en comparaison de la méthode rapide envisagée pour l'amendement des annexes.
- 108.** Le vice-président représentant les gens de mer a remercié la secrétaire générale pour ses observations et a rappelé que les conventions n° 108 et 185 sont liées à la Convention FAL de l'OMI. Son groupe ne soutient pas la proposition de mise en place d'une « vignette ».
- 109.** Le vice-président représentant les armateurs a rappelé que le mandat de la réunion, conformément aux indications du Conseil d'administration, est d'étudier la faisabilité de la révision des annexes et non l'opportunité d'une nouvelle convention.

Proposition de la Fédération de Russie

- 110.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a présenté une proposition alternative. Les ratifications de la convention n° 185 sont peu nombreuses et principalement motivées par la possibilité de transit sans visa. En dépit des difficultés rencontrées, certains pays ont instauré des systèmes de délivrance de PIM et ont commencé à les utiliser. La révision des normes techniques énoncées dans les annexes de la convention n° 185 demandera beaucoup de temps. Il sera ensuite nécessaire de mettre en place de nouvelles solutions et infrastructures techniques, ce qui demandera cinq à dix ans supplémentaires et entraînera des surcoûts. La proposition est d'encourager la ratification

la plus large possible de la convention en offrant à titre gracieux aux Etats Membres devant mettre en œuvre la convention le logiciel d'émission de PIM utilisé par le gouvernement russe. Les pays n'auront qu'à acquérir l'équipement et à payer les services d'installation du système. L'équipement nécessaire est simple et accessible, et le support technique sera déployé dans le monde entier. Cette proposition permettrait de réduire de façon significative le coût de mise en œuvre de la convention pour les Etats Membres.

- 111.** Le vice-président représentant les armateurs s'est félicité de l'aide proposée par la Fédération de Russie et a invité les gouvernements à envisager d'y recourir.
- 112.** Le vice-président représentant les gens de mer, bien que se félicitant lui aussi de l'offre de la Fédération de Russie, a estimé que cette proposition contribuerait à conserver la technologie actuelle, ce qui n'encouragerait vraisemblablement pas les nouvelles ratifications, le système devant être modernisé.
- 113.** La secrétaire générale a demandé à la Fédération de Russie de préciser si elle proposait le système en tant que donateur et si l'offre devait être considérée comme une solution transitoire pour les pays ayant ratifié la convention, dans l'attente de l'adoption des amendements apportés aux annexes et pour encourager un nombre plus grand de pays à ratifier la convention. Il est essentiel de disposer de mécanismes de lecture des PIM à l'entrée des ports et des aéroports des pays par lesquels transitent les gens de mer.
- 114.** Une représentante du gouvernement du Sénégal a remercié la Fédération de Russie de son offre. Toutefois, la convention vise à répondre à des problèmes de sécurité: les PIM doivent être sûres et elles doivent garantir que les gens de mer peuvent descendre à terre sans avoir à obtenir un visa. Un système qui aurait besoin d'être mis à jour immédiatement entraînerait des coûts supplémentaires et serait un obstacle à la ratification de la convention.
- 115.** En réponse, le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a confirmé que l'offre consistait à partager les technologies actuelles afin de favoriser la ratification de la convention n° 185. Lorsque le marché sera viable, il sera aisé de mettre le système à jour. Ce dernier permettra à tous les gens de mer de disposer de passeports électroniques et de PIM pouvant être contrôlés par les Etats du port. De nombreux lecteurs de passeports électroniques prennent en charge la lecture de passeports complets et de codes-barres bidimensionnels. Le support technique est prêt à être mis en place et de plus amples explications et informations techniques peuvent être fournies. Par ailleurs, un système de PIM plus complexe serait également coûteux pour les gens de mer. L'investissement nécessaire pour développer le logiciel de vérification des PIM au moyen des systèmes existants serait négligeable pour les Etats du port disposant de scanners pleine page à haute résolution.
- 116.** Le vice-président représentant les gens de mer a rappelé que de nombreux pays pourvoyeurs de main-d'œuvre et les principaux Etats du port participent au RCP de l'OACI, ce qui signifie que l'infrastructure d'identification des gens de mer est déjà en place.
- 117.** La secrétaire générale, prenant note de la satisfaction exprimée par plusieurs intervenants concernant l'offre de la Fédération de Russie, a proposé que le Bureau transmette les demandes des Etats Membres souhaitant en bénéficier, ou que ceux-ci contactent directement le gouvernement de la Fédération de Russie.

VII. Examen du projet de recommandations

- 118.** La secrétaire générale a présenté le projet de conclusion générale et de recommandations, qui vise à refléter les débats de la réunion, à formuler des suggestions constructives pour la suite et à rendre compte de l'offre de la Fédération de Russie.
- 119.** En réponse à une observation du vice-président représentant les armateurs, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a expliqué que la référence au document 9303 de l'OACI ne précise pas quelle est la version concernée car cela permet d'assurer que la convention restera en phase avec les évolutions technologiques inévitables. La version révisée de l'annexe I pourrait évoquer la nécessité d'une période de transition permettant l'adaptation aux évolutions technologiques.

Entrée en vigueur

- 120.** Le projet de recommandations sur l'entrée en vigueur et les périodes de transition examiné lors de la réunion visait initialement à: préciser la période à l'issue de laquelle les amendements entreraient en vigueur après adoption par la Conférence internationale du Travail; définir la période à l'issue de laquelle les amendements entreraient en vigueur pour les pays qui ratifieront la convention au moment de l'entrée en vigueur initiale des amendements ou après celle-ci; prévoir des périodes de transition plus longues pour les pays ayant ratifié la convention et délivrant des PIM conformément aux dispositions non révisées des annexes, et pour ceux qui, dans cette situation, ne participent pas au RCP de l'OACI et; définir une période de transition pour tous les autres pays ayant ratifié la convention avant l'entrée en vigueur des amendements.
- 121.** Le vice-président représentant les gens de mer a exprimé son accord en faveur de la période d'un an proposée dans le projet de recommandations pour l'entrée en vigueur des modifications apportées aux annexes.
- 122.** Le vice-président représentant les armateurs, se référant à l'article 12, paragraphe 3, de la convention, qui stipule que la convention entrera en vigueur pour tout Membre six mois après la date d'enregistrement de sa ratification, a proposé que les amendements entrent en vigueur six mois après leur adoption par la Conférence.

Période de transition

- 123.** La secrétaire générale a noté que la période de transition permettra d'assurer que les investissements dans la technologie actuellement prévue par les annexes ne soient pas réalisés à perte et que les pays concernés disposent d'un délai suffisant pour s'adapter progressivement aux nouvelles technologies. La définition de la durée de la période de transition devra également tenir compte de la date d'entrée en vigueur des amendements. L'article 8, paragraphe 2, de la convention stipule que les pays estimant qu'ils ne seront pas en mesure de mettre en œuvre les amendements peuvent s'exonérer de leur application. Bien que cette possibilité ne soit pas limitée dans le temps, les pays qui s'en prévaudront devront tenir compte des éventuelles conséquences: les PIM délivrées en application d'une technologie plus ancienne pourraient fort bien cesser d'être acceptées par les pays qui appliquent la nouvelle technologie.
- 124.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a indiqué que, pour être acceptable, la période de transition devrait être d'au moins cinq ans. Les 100 000 PIM délivrées en Russie ne pourront pas être modifiées dans un délai plus court.

-
- 125.** La secrétaire générale, en réponse à une demande de précision formulée par le représentant du gouvernement de l'Espagne concernant la validité des PIM délivrées en conformité avec la technologie actuelle, a mentionné la condition posée par l'article 3, paragraphe 6, de la convention, selon laquelle la durée maximale de validité des PIM n'excédera en aucun cas dix ans, sous réserve d'un renouvellement après les cinq premières années. Cinq ans semblent donc être une période de transition raisonnable.
- 126.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré que la question essentielle, à savoir comment susciter une large ratification de la convention n° 185 et améliorer sa mise en œuvre, demeurait entière. Il a rappelé la proposition de son gouvernement, qui offre globalement deux possibilités. Premièrement, les Etats Membres peuvent accepter la fourniture à titre gracieux du logiciel de délivrance des PIM par la Fédération de Russie et mettre en œuvre la convention sans délai. Deuxièmement, ils pourront également la mettre en œuvre en exploitant la nouvelle technologie actuellement examinée. Ces options ne s'excluent pas mutuellement. Si la période de transition fixée se situe entre cinq et dix ans, la seconde option peut être envisagée comme un prolongement logique de la première. Dans ce cas, les pays pourront choisir de recourir à des imprimantes faisant également office de lecteurs de puces d'identification à radiofréquence afin de pouvoir continuer à les utiliser pour les nouvelles PIM avec un logiciel mis à jour, que le gouvernement russe est également prêt à fournir.
- 127.** Un représentant du gouvernement de l'Inde a suggéré la mise en place d'un groupe de travail par correspondance au sein duquel les Etats Membres intéressés pourraient partager leurs expériences concernant la mise en œuvre des dispositions de la convention afin de renforcer la coopération internationale. Pendant la période de transition, certains gouvernements délivreront des PIM en utilisant la technologie plus ancienne, tandis que d'autres, à un stade plus avancé, appliqueront la nouvelle technologie. Au cours de cette période, les avantages associés aux PIM devront être similaires quelle que soit la technologie utilisée.
- 128.** Le vice-président représentant les armateurs a noté que les périodes de transition s'appliqueront à toutes les PIM valablement délivrées. La réunion propose l'adoption de PIM fiables offrant une meilleure protection en réponse aux enjeux de sécurité. Il est évident que des PIM améliorées auront des avantages plus grands, notamment en ce qui concerne le transfert rapide des gens de mer.
- 129.** La secrétaire générale a insisté sur le fait que, pendant la période de transition, il sera nécessaire de continuer à reconnaître la validité de toutes les PIM délivrées. Il sera évidemment plus aisé et rapide de vérifier les PIM utilisant les fonctionnalités du passeport électronique, mais celles qui sont actuellement délivrées devront toutefois continuer de permettre le transit, le transfert et la descente à terre des gens de mer.
- 130.** Le vice-président représentant les armateurs a considéré qu'une période de transition fixe était nécessaire. Les Etats Membres qui ne seront pas en mesure de mettre en œuvre les amendements pendant cette période pourront se prévaloir de l'article 8, paragraphe 2, de la convention pour fixer leur propre calendrier de mise en œuvre. Toutefois, la délivrance de PIM par certains pays continuant à utiliser l'ancienne technologie pourrait entraver une ratification et une mise en œuvre plus larges de la convention, avec ses annexes révisées.
- 131.** Un membre du groupe des gens de mer a ajouté qu'une longue période de transition pourrait conduire à une incertitude sur le moment à compter duquel les nouvelles PIM commenceront à être utilisées, ce qui dissuaderait les Etats du port de ratifier la convention.

-
132. Les représentants des gouvernements de la Croatie et de l'Indonésie ont apporté leur soutien à la proposition d'une période de transition de cinq ans pour les Etats Membres ayant ratifié la convention et ayant commencé à délivrer des PIM en application du système qu'elle prévoit.
 133. Le vice-président représentant les armateurs a proposé de faire référence dans le libellé des dispositions relatives à la période de transition à «une période n'excédant pas cinq ans» afin de souligner le fait que les pays doivent mettre en œuvre les amendements dans un délai strictement limité à cinq ans.
 134. Le vice-président représentant les gens de mer a apporté son soutien à la proposition du vice-président représentant les armateurs. La référence aux PIM devrait être accompagnée du qualificatif «valables». Jusqu'à présent, seule la Fédération de Russie a délivré des PIM valables. Ce terme est utilisé à l'article 6, paragraphe 1, de la convention.
 135. La secrétaire générale a estimé qu'il sera difficile de déterminer qui sera chargé de vérifier la validité des PIM.
 136. Une représentante du gouvernement du Brésil, en réponse à la proposition de faire référence aux PIM délivrées par «les pays inscrits sur la liste des pays respectant les dispositions de l'article 5, paragraphe 4, de la convention», a estimé que cela pouvait dissuader les pays qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la convention.
 137. Un représentant du gouvernement du Libéria a rappelé que cette liste n'a pas encore été établie.
 138. L'expert technique prêtant assistance au Bureau, en réponse à une demande de précision formulée par le vice-président représentant les gens de mer, a indiqué que deux ans pourraient être considérés comme un délai raisonnable pour qu'un pays commence à participer au RCP de l'OACI et le mette en œuvre.
 139. Le vice-président représentant les gens de mer a déclaré qu'une longue période de transition pourrait, dans la pratique, dissuader les Etats Membres de mettre en œuvre la convention. Par ailleurs, il ne sera sans doute pas nécessaire d'accorder aux pays un délai supplémentaire pour qu'ils participent au RCP de l'OACI, puisque la nouvelle technologie utilisée pour délivrer les PIM, y compris la signature numérique, pourra être utilisée en parallèle.
 140. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a ajouté que la coexistence des deux technologies pendant une période de transition pourrait aussi faire obstacle à la ratification, si les pays ayant ratifié la convention pendant la période de transition sont contraints d'acquiescer la technologie nécessaire à la lecture des données dactyloscopiques, bien qu'elle soit susceptible de ne plus être utilisée par la suite.
 141. Le vice-président représentant les armateurs a reconnu que l'adoption de la technologie du RCP risquait d'empêcher que les PIM déjà délivrées soient largement acceptées.
 142. La secrétaire générale a indiqué qu'il serait sans aucun doute plus simple de définir une période de transition unique pour tous les pays, qu'ils mettent ou non en œuvre la convention. Si l'expression «n'excédant pas trois ans» est utilisée, les pays ayant ratifié la convention dans l'intervalle, ou l'ayant ratifiée mais pas encore mise en œuvre, pourront plus rapidement adopter la nouvelle technologie, ce qui serait un avantage pour eux. En tout état de cause, il y a peu de chances que les pays ayant ratifié la convention mais ne la mettant pas en œuvre reviennent à la technologie des empreintes digitales.

-
143. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a apporté son soutien à la proposition visant à établir une période de transition unique pour tous les pays, de préférence d'une durée de cinq ans.
144. L'expert technique, en réponse à une demande de précision formulée par le vice-président représentant les gens de mer, a déclaré que les modifications techniques nécessaires en cas d'adoption de la technologie du passeport électronique seraient relativement modestes et ne prendraient que quelques mois. Il faudra toutefois certainement plus de temps aux autorités gouvernementales compétentes pour parvenir à un accord.
145. Les représentants des gouvernements du Canada, du Danemark, de la France et du Royaume-Uni ont estimé que les processus administratifs et législatifs prendront du temps. Un certain délai sera également nécessaire pour se conformer aux procédures concernant par exemple les marchés publics ou pour que les autorités compétentes se mettent d'accord.
146. Le vice-président représentant les gens de mer a suggéré, vu les problèmes de coordination auxquels sont confrontés les gouvernements pour mettre en place les mesures nécessaires à l'adoption de la nouvelle technologie, d'instaurer pour tous les pays une période de transition unique d'une durée de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des annexes révisées.
147. Un représentant du gouvernement de l'Indonésie a déclaré que son pays ne participait pas au RCP de l'OACI et que trois ans ne seraient vraisemblablement pas suffisants pour obtenir un accord concernant la participation de son gouvernement à ce système.
148. La secrétaire générale a noté qu'un accord semblait se dégager en faveur d'une période de transition n'excédant pas trois ans pour tous les pays après l'entrée en vigueur des amendements, soit, en pratique, au moins cinq ans à compter de la réunion d'experts. Lorsque les amendements seront entrés en vigueur, les pays qui souhaitent ratifier la convention ne pourront le faire que dans sa version amendée.

Demande de convocation d'un organe maritime tripartite adressée au Conseil d'administration

149. Le vice-président représentant les gens de mer a proposé que la réunion adopte une recommandation à l'attention du Conseil d'administration appelant à la convocation d'un organe tripartite maritime dûment constitué pour examiner les modifications des annexes à la convention n° 185.
150. Le vice-président représentant les armateurs, tout en exprimant son accord avec la proposition des gens de mer, a suggéré que, afin de réduire les coûts, le Conseil d'administration envisage de porter l'examen des recommandations formulées par la réunion d'experts à l'ordre du jour de la réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de la MLC, 2006, qui doit avoir lieu en 2016, ou que l'organe maritime tripartite soit convoqué en parallèle.
151. La secrétaire générale a noté avec satisfaction la proposition du groupe des armateurs. L'accord du bureau de la Commission tripartite spéciale sera nécessaire pour ajouter l'examen des recommandations de la réunion d'experts à son ordre du jour. Il conviendra également d'assurer la participation d'experts en matière d'immigration et de visas.

Demande d'assistance adressée à l'OMI

- 152.** Le vice-président représentant les gens de mer a proposé que les recommandations formulées par la réunion d'experts à l'attention du Conseil d'administration demandent au Directeur général du BIT de solliciter l'assistance de l'OMI pour rappeler aux parties les dispositions de la Convention FAL de l'OMI afin de faciliter la descente à terre sans visa, conformément à ladite convention.
- 153.** La secrétaire générale, en réponse à une préoccupation exprimée par le vice-président représentant les armateurs, a indiqué qu'il n'était pas rare qu'une institution des Nations Unies en sollicite une autre, telle que l'OMI.
- 154.** Le représentant de l'OMI a confirmé que son organisation recevait assez couramment des demandes émanant d'autres institutions comme l'OIT.

Promotion de la ratification et de la mise en œuvre de la convention n° 185

- 155.** Le vice-président représentant les gens de mer a proposé un projet de recommandation demandant au Conseil d'administration de recommander la ratification de la convention n° 185, en particulier aux pays ayant déjà ratifié la convention n° 108.
- 156.** La présidente a noté que, après examen des modifications, la réunion approuvait le projet de conclusion générale et de recommandations.
- 157.** *Ainsi en a-t-il été décidé.*

Levée de la séance

- 158.** Dans leurs observations finales, les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer, le représentant de l'Union européenne et le représentant de l'Association maritime chrétienne internationale s'exprimant au nom des ONG actives dans le secteur ont chaleureusement et sincèrement remercié la secrétaire générale, M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, officiant pour la dernière fois à une réunion sur les gens de mer avant de prendre sa retraite du BIT, d'avoir contribué au fil des ans au bien-être des gens de mer, en particulier dans le cadre de la MLC, 2006. Ils lui ont souhaité un plein succès dans ses nouvelles activités et ne doutent pas qu'elle continuera à œuvrer en faveur des gens de mer de par le monde.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the Meeting of Experts concerning Convention No. 185

Présidente de la Réunion d'experts sur la convention n° 185

Presidente de la Reunión de expertos sobre el Convenio núm. 185

Ms Julie BÉDARD

Manager, Pilotage and Policy
Transport Canada
330, Sparks Street
OTTAWA K1A 0N5
Canada

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sra. Vera Lucia RIBEIRO DE ALBURQUERQUE

Auditora Fiscal do Trabalho
Ministério do Trabalho e Emprego
Avenida Presidente Antonio Corlos, 251-Centro
RIO DE JANEIRO CEP 20 020 010
Brasil

Sr. Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA

Segundo Secretario
Misión Permanente del Brasil
Chemin Louis Dunant, 15
GINEBRA 1201
Suiza

CANADA CANADÁ

Ms Julie BÉDARD

Manager, Pilotage and Policy
Transport Canada
330, Sparks Street
OTTAWA K1A 0N5
Canada

Ms Joanne LAVIOLETTE

Manager, Seafarer Services
Transport Canada
330, Sparks Street
OTTAWA K1A 0N5
Canada

CHINA CHINE

Ms Kexin ZHU
Deputy Director
China Maritime Safety Administration
11 Jianguomen Nei Ave.
BEIJING 100736
China

Mr Weicheng JIN
Director
Exit-Entry Administration Bureau
Ministry of Public Security P.R.C.
14 Dong Chang'an Ave
BEIJING 100741
China

Mr Hongjiang YU
Consultative Director
China Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave.
BEIJING 100736
China

Mr Wentao SHI
Official
Guandong Maritime Safety Administration
Guanhai Road,
ZHANJIANG 524000
China

Ms Weiyi GUO
Official
Jiangsu Maritime Safety Administration
238 Zhongyang Road
NANJING 210009
China

CONGO

M. Bernard MBEMBA
Conseiller
Mission permanente de la République du Congo
Rue Chabrey, 8
1202 GENEVE
Suisse

CROATIA CROATIE CROACIA

Ms Ana-Marija BATINOVIĆ
Head of Department for Legal, International and EU Affairs
Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure
Directorate for Maritime and Inland Navigation, Shipping Ports and Maritime Domain
Prisavlje, 14
ZAGREB 10 000
Croatia

CUBA

Sr. Alejandro CASTILLO SANTANA
Consejero
Misión Permanente de la República de Cuba en Ginebra
Chemin de Valérie 100
1292 CHAMBESY
Suiza

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Alexander MILAN
Head of Section
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Denmark

FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN
Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Tour Sequoia
Courbevoie
92055 LA DÉFENSE
France

M. Mark PITARD
Chef du bureau du travail maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Tour Sequoia
Courbevoie
92055 LA DÉFENSE

M. Pierre AUBRY
Directeur marketing, services et systèmes
Groupe imprimerie nationale
Avenue du Président Kennedy, 104
75016 PARIS
France

INDIA INDE

Capt. Harish KHATRI
Deputy Nautical Adviser to Government of India
Directorate General of Shipping
Ministry of Shipping
9th Floor Beta Building, i-Think Techno Campus
Kanjurmarg (East), MUMBAI 400 042
India

INDONESIA INDONÉSIE

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Indonesia
to the United Nations Office and other international
organizations in Geneva
Rue de Saint-Jean 16
Case postale 2271
1211 GENEVA 2
Switzerland

KAZAKHSTAN KAZAJSTÁN

Mr Nurzhan RAKHMETOV
Second Secretary
Permanent Mission of Kazakhstan in Geneva
Chemin du Prunier 16
1218 GRAND-SACONNEX
GENEVA
Switzerland

LATVIA LETTONIE LETONIA

Ms Sandra LIELBARDE
Legal Adviser
Maritime Administration of Latvia
Trijadibas iela, 5
RIGA LV-1048
Lithuania

Mr Edgars KORCAGINS
Counsellor
Permanent Mission of the Republic of Latvia in Geneva
Rue de Lausanne 137
Case postale 193
1211 GENEVE 20
Switzerland

LIBERIA LIBÉRIA

Mr Harry T. CONWAY
Policy Officer
Liberian Permanent Mission to the International Maritime Organization (IMO)
107 Fenchurch Street, 3rd Floor
LONDON EC3M 5JF
United Kingdom

Mr Stephen FREY
Vice-President
Technical Adviser, Seafarer Biometric Identification
and Fraud Prevention
Liberian International Ship and Corporate Registry (LISCR)
8619 Westwood Center Dr., Suite 300
VIENNA, VA 22182
United States

MADAGASCAR

M. Solofo Andrianjatovo RAZAFITRIMO
Chargé d'affaires a.i.
Mission permanente de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
GENÈVE 1209
Suisse

M. Emi-Haulain KOLA
Conseiller
Mission permanente de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
GENÈVE 1209
Suisse

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Ms Elizabeth BOUCHARD
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Marshall Islands
11495 Commerce Park Drive
RESTON, VIRGINIA 20191-1506
United States

Mr Thomas HEINAN
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Marshall Islands
11495 Commerce Park Drive
RESTON, VIRGINIA 20191-1506
United States

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Torbjørn HUSBY
Head of Section
Norwegian Maritime Authority
Smedasundet 55
5528 HAUGESUND
Norway

PANAMA PANAMÁ

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS
Jefa de la Sección de Trabajo Marítimo
Autoridad Marítima de Panamá
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón
Panamá

Sr. Miguel Ángel JAÉN
Jefe del Departamento de Titulación de la Dirección General de la Gente de Mar
Albrook, Edificio Plaza PanCanal, Piso 1, Oficina 101
Apartado Postal: 0843-00533
PANAMÁ
Panamá

Sr. Alejandro MENDOZA GANTES
Consejero
Misión Permanente de la República de Panamá
Rue de Lausanne 72
1205 GINEBRA
Suiza

PERU PÉROU PERÚ

Sra. Sara Isela ALVARADO SALAMANCA
Segunda Secretaria
Misión Permanente del Perú en Ginebra
Avenue Louis Casai 71
Case postale 48
1216 COINTRIN
Suiza

PHILIPPINES FILIPINAS

Ms Sonia B. MALALUAN
Director II
Managment, Financial and Administrative Service (MFAS)
Maritime Industry Authority
Parkview Plaza, 984 Taft Avenue Corner T. M. Kalaw, Ermita
MANILA 1000
Philippines

Ms Fe M. CALAOAGAN
Information Technology Officer III
Maritime Industry Authority
Parkview Plaza, 984 Taft Avenue Corner T. M. Kalaw, Ermita
MANILA 1000
Philippines

Ms Celeste VALDERRAMA
Labour Attaché
Permanent Mission of the Philippines
Avenue Blanc, 47
1202 GENEVA
Switzerland

**RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE
FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr Alexander POSHIVAI
Deputy Head of the Federal Maritime and River Transport Agency
Khokhlovskiy Per.,
MOSCOW, 109028
Russian Federation

Mr Arsen BOGATYREV
Third Secretary
Permanent Mission of the Russian Federation
Avenue de la Paix, 15
1211 GENEVA 20
Switzerland

Ms Nataliya IVANOVA
Senior Specialist
Department of Public Policy in Maritime and River Transport
Ministry of Transport
Rozhdestvenka Street, 1, bldg.1
MOSCOW 109012
Russian Federation

Mr Artem RUDAKOV
Deputy Director "GazInTeh" Ltd
19, 4th Rotchinskiy proezd
MOSCOW 115191
Russian Federation

Ms Lolita LAVRIENKO
Senior Specialist of International Cooperation Division
Ministry of Labour and Social Protection of the Russian Federation
Department of Legal and International Affairs
21, Ilinka Strs
MOSCOW
Russian Federation

SENEGAL SÉNÉGAL

M^{me} Mame Khar Diallo SECK
Directrice des relations de travail et des organisations professionnelles
Ministère du Travail, du Dialogue social, des Organisations professionnelles
et des Relations avec les institutions
Immeuble Yoro Lam
Avenue Georges Pompidou, 60
DAKAR
Sénégal

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Mahlomola SKHOSANA
Labour Attaché
South African Mission
Rue du Rhône, 65
GENEVA 1204
Switzerland

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Pedro Luis OTERO RAMÍREZ-CÁRDENAS
Inspector de Trabajo y Seguridad Social
S. G. para la Coordinación en Materia de Relaciones Laborales,
Prevención de Riesgos Laborales y Medidas de Igualdad
Ministerio de Empleo y Seguridad Social
C/ Agustín de Bethencourt, 11
28071 MADRID
España

Sr. Martín REMÓN
Consejero
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra
53 avenue Blanc
1202 GINEBRA
Suiza

Sr. Diego CANO SOLER
Consejero de Empleo y Seguridad Social
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra
53 avenue Blanc
1202 GENÈVE
Suisse

Sr. Joaquín NACHER MARTOS
Jefe de Sección
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra
53 avenue Blanc
1202 GENÈVE
Suisse

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr John COUSLEY
Department of Transport
Great Minster House, 33 Horseferry Rd.
LONDON SW1P 4DR
United Kingdom

Ms Julie HARTFREE
Border Force
Lunar House, 40 Wellesley Road
CROYDON CR9 2 BY
United Kingdom

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr Stephen HUBCHEN
Attorney
US Coast Guard
2100 2nd Street SW
WASHINGTON DC 20593
United States

Mr Douglas SUN
First Secretary, Political Officer (Labor, UN system governance, US contributions)
Permanent Mission of the United States of America
Route de Pregny 11
1292 CHAMBESY
Switzerland

**Shipowner representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores**

Mr Lars ANDERSSON
President
Swedish Shipowners' Employer Association
Box 404
GOTHAMBERG S 401 26
Sweden

Mr Gerardo A. BORROME0

Trustee
Filipino Shipowners' Association
7/F First Maritime Place Building
7458 Bagtikan Street
San Antonio Village
1203 MAKATI CITY
Philippines

Mr Arthur Rennie BOWRING

Managing Director
Hong Kong Shipowners' Association
12/F Queens Centre
58 Queen Road East
WANCHAI
Hong Kong

Ms Sarah CERCHE

Manager Industry Employee Relations
Australian Shipowners Association
Level 1, 4 Princes St.
3207 PORT MELBOURNE-VICTORIA
Australia

Mr Joseph James COX

President & CEO
Chamber of Shipping of America
1730 Rhode Island Avenue, NW
WASHINGTON, DC 20036
United States

Mr Bud DARR

Senior Vice-President Technical and Regulatory Affairs
Cruise Lines International Association (CLIA)
2111 Wilson Boulevard, 8th Floor
ARLINGTON VA-22201
United States

Mr Joe FRANCOMBE

Adviser
International Chamber of Shipping (ICS)
38 St Mary's Axe
LONDON EC 3A 8BH
United Kingdom

Mr Giles Adrian HEIMANN

Chief Executive Officer
International Maritime Employers' Council (IMEC)
Suite 4, 1st Floor, International House,
1 St Katharine's Way
LONDON E1W 1UN
United Kingdom

Dr Dirk Max JOHNS

Managing Director
VDR German Shipowners' Association
Burchardstr, 24
HAMBURG 20095
Germany

Mr Alexandros IOSIFIDIS
Marine Manager/Deputy Director General
Cyprus Shipping Chamber
6, Regas Fereos Str.
PO Box 56607, 3309 – LIMASSOL
Cyprus

M. Matthieu LAURENT
Responsable affaires sociales
Armateurs de France
Rue de Monceau, 47
75008 PARIS
France

Ms Hege Ajer PETTERSON
Attorney-at-Law
Norwegian Shipowners' Association
Rådhusgaten, 25
OSLO 0158
Norway

Ms Laura RAIKUNEN
Junior Adviser
Finnish Shipowners' Association
Hameentie, 19
00500 HELSINKI
Finland

Mr Tim SPRINGETT
Policy Director (Employment and Legal)
UK Chamber of Shipping
30 Park Street
LONDON SE1 9EQ
United Kingdom

Capt. Rajesh TANDON
Chairman
V. Ships Crew
V. Ships India PVT. Ltd (Head Office)
Edelweiss House, 1st Floor
Off CST Road (Near Mumbai University-Kalina Campus), Santacruz (east),
MUMBAI 400 098
India

Ms Natalie WISEMAN SHAW
Director Employment Affairs
International Chamber of Shipping (ICS)
38, St Mary's Axe
LONDON EC3A 8BH
United Kingdom

Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr Tomas ABRAHAMSSON

Vice-Chairperson of the Federation
SEKO - facket för service och kommunikation
Box 1105
111 81 STOCKHOLM
Sweden

Mr Matthew Adedapo ALALADE

National President
Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association
24, Palace Road Olodi Apapa
LAGOS 234-01
Nigeria

Mr Severino ALMEIDA FILHO

President
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes
Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF)
Av. Presidente Vargas, 309 (13º, 14º, 15º, 16º Andares)
RIO DE JANEIRO - 20040-010
Brésil

Mr Fabrizio BARCELLONA

Assistant Secretary Seafarer's Section
International Transport Workers' Federation (ITF)
ITF House
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
United Kingdom

M. Seddik BERRAMA

Fédération nationale des travailleurs des transports
Union générale des travailleurs algériens (UGTA)
Maison du peuple
Place du 1^{er} mai
ALGER
Algérie

M. Jean-Philippe CHATEIL

Secrétaire général
Fédération des officiers de la marine marchande
Confédération générale du travail
FOMM/UGICT/CGT
Cercle Franklin, 119 cours de la République
76600 LE HAVRE
France

Mr Mark DICKINSON

General Secretary
Nautilus International (UK)
1 & 2 The Shrubberies
George Lane, South Woodford
LONDON E18 1BD
United Kingdom

Mr David HEINDEL
Secretary Treasurer
Seafarers' International Union of North America (SIU)
5201 Auth Way, 5th Floor
CAMP SPRINGS MARYLAND 20746
United States

Mr Vadim IVANOV
Vice-President SUR
PO Box 61
MOSCOW 125315
Russian Federation

Mr Hae Kyoung KIM
Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU)
Rm 201, Marine Center Building
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu
BUSAN 600-715
Republic of Korea

Mr Igor KOVALCHUK
First Vice-President
Seafarers' Union of Russia
PO Box 61, Moscow, 125315
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd
MOSCOW 125319
Russian Federation

M. Thierry LE GUEVEL
Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT)
Avenue Simon Bolivar, 47-49
Cedex 19
75950 PARIS
France

Ms Mary LIEW KIAH ENG
General Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75, Jellicoe Road #05-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapore

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE
Secrétaire général
Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMA)
Rue Rabary, 52
Ankadivato, Tana
TANANARIVE 101
Madagascar

Mr Hanafi RUSTANDI
President
Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI)
Jalan Cikini Raya No. 58 AA/BB
JAKARTA 10330
Indonesia

Mr Jesus Jr. Palmario SALE
Vice-President, International Affairs
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
Seamen's Center Bldg., Cabildo Corner Sta. Potenciana Streets
MANILA 1002
Philippines

Mr Abdulgani Y. SERANG
General Secretary-cum-Treasurer
National Union of Seafarers of India (NUSI)
Nusi Bhavan - 4 Goa Street
Ballard Estate
MUMBAI – 400 001
India

Mr Yuri SUKHORUKOV
Seafarers' Union of Russia
PO Box 61, Moscow, 125315
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd
MOSCOW 125319
Russian Federation

Mr Thomas TAY
Emeritus General Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75, Jellicoe Road #02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapore

Mr Agapios TSELENTIS
Director, International Department
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47-49 Akti Miaouli st, Livanos Building,
GR-185 36 PIRAEUS
Greece

Mr Jon WHITLOW
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
United Kingdom

Ms Dorotea ZEC
Department for International Affairs
Seafarers' Union of Croatia
Krešimirova 4
RIJEKA 5100
Croatia

Representatives of United Nations, specialized agencies
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

United Nations Conference on Trade and Development
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Ms Anila PREMTI
Associate Economic Affairs Officer
Trade Logistics Branch
Division on Technology and Logistics
United Nations Conference on Trade and Development
Palais des Nations
CH-1211 GENEVA 10
Switzerland

International Maritime Organization
Organisation maritime internationale
Organización Marítima Internacional

Mr Frederick KENNEY
Director, Legal Affairs and External Relations Division
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
LONDON SE1 7SR
United Kingdom

European Union Union européenne Unión Europea

Ms Silvia KOLLIGS-TUFFERY
Policy Officer, Visa Policy Unit, Directorate General
for Home Affairs, European Commission, Brussels
European Commission, DG Home
Unit B2 Visa Policy
LX46 04/074
B-1049 BRUSSELS
Belgium

Mr Marco FERRI
Minister Counsellor
Head of Section – Social and Health Issues
EU Delegation to the United Nations
Rue du Grand-Prè 64
GENEVA 1202
Switzerland

Ms Andrea TOGNONI
Intern
EU Delegation to the United Nations
Rue du Grand-Prè, 64
GENEVA 1202
Switzerland

Ms Beatriz LOPEZ
Intern
EU Delegation to the United Nations
Rue du Grand-Pré, 64
GENEVA 1202
Switzerland

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales
non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales
no gubernamentales

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale
Asociación Marítima Cristiana Internacional

Mr Douglas B. STEVENSON
Chairman
International Christian Maritime Association
118 Export Street
NEWARK NJ 07114
United States

Mr Ken PETERS
Vice-Chairman
International Christian Maritime Association
St Michael's Paternoster Royal College Hill
LONDON EC4R 2RL
United Kingdom

International Confederation of Water Transport
Workers' Union (ICWTWU)

Mr Valentin SIROTYUK
President
Maritime Transport Workers' Union of Russia
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Russian Federation

Mr Nikolai SUKHANOV
International Relations' Secretary (Interpreter)
Maritime Transport Workers' Union of Russia
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Russian Federation

Representative of other international organizations
Représentant d'autres organisations internationales
Representante de otras organizaciones internacionales

Ms Esther BUSSER
International Trade Union Confederation (ITUC)
Boulevard du Roi Albert II, 5, Bte 1
1210 BRUSSELS
Belgium

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretary-General: Secrétaire générale: Secretaria General:	Ms C. DOUMBIA-HENRY
Deputies Secretary-General: Secrétaires généraux adjoints: Secretarios generales adjuntos:	Mr H. GUIDO Mr B. WAGNER
Special Advisers: Conseillers spéciaux: Asesores especiales:	Mr J. CAMPBELL Mr D. DEVLIN
Representative of the Bureau of Employers' Activities: Représentant du Bureau des activités pour les employeurs: Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	Mr C. HESS
Representatives of the Bureau of Workers' Activities: Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	Mr C. CAIROLA Ms V. GUSEVA