

Conférence internationale du Travail
91^e session 2003

Rapport VII (2A)

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

Septième question à l'ordre du jour

ISBN 92-2-212886-9

ISSN 0251-3218

Première édition 2003

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES ABRÉVIATIONS RÉCURRENTES	v
INTRODUCTION	1
RÉPONSES REÇUES ET COMMENTAIRES	5

LISTE DES ABRÉVIATIONS RÉCURRENTES

Organisations internationales

OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMI	Organisation maritime internationale
ISO	Organisation internationale de normalisation

Instruments internationaux

FAL	Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Convention SOLAS	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention STCW	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995
Code STCW	Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

Organisations internationales d'employeurs et de travailleurs

ISF	Fédération internationale des armateurs
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport

Organisations nationales d'employeurs et de travailleurs

Australie	ASA	Association des armateurs australiens
Brésil	CONTTMAF	Confédération nationale des travailleurs des transports maritimes, fluviaux et aériens, de la pêche et des ports
	Syndarma	Syndicat national des entreprises de navigation maritime
Canada	CTC	Congrès du travail du Canada
Chili	ANA	Association nationale des armateurs
	CPC	Confédération de l'industrie et du commerce

Costa Rica	CTRN	Confédération des travailleurs Rerum Novarum
Estonie	AAE	Association des armateurs estoniens
Etats-Unis	USCIB	Conseil des Etats-Unis pour les entreprises internationales
France	SNPOMM	Syndicat national et professionnel des officiers de la marine marchande
	FOMM	Fédération des officiers de la marine marchande
	SNCNMM	Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande
	FNSM	Fédération nationale des syndicats maritimes (affiliée à la Confédération générale du travail – CGT)
Indonésie	SPNI	Syndicat national des travailleurs indonésiens
	APINDO	Association des employeurs indonésiens
	INSA	Association des armateurs indonésiens
Italie	FILT-CGIL	Fédération italienne des travailleurs du secteur des transports (affiliée à la Confédération générale du travail – CGIL)
	Lega Pesca	Ligue nationale des coopératives de pêche
	CONFITARMA	Confédération italienne des armateurs
Mauritanie	CGTM	Confédération générale des travailleurs de Mauritanie
Namibie	NUNW	Syndicat national des travailleurs namibiens
	NEF	Fédération des employeurs de Namibie
Panama	APOM	Association panaméenne des officiers de marine
	CMP	Chambre maritime de Panama
Pays-Bas	FWZ	Fédération des travailleurs du secteur maritime
	KVNR	Association royale des armateurs des Pays-Bas
Roumanie	BNS	Bloc national syndical

Termes techniques

CME	Certificat de membre d'équipage
CDC	Brevet de capacité
DVLM	Document de voyage lisible par machine
ZLM	Zone lisible par machine
ROC	Reconnaissance optique de caractères
SIRB	Livret d'identité et de service des marins des Philippines
ZIV	Zone d'inspection visuelle

INTRODUCTION

A sa 283^e session (mars 2002), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) une question urgente concernant un système plus sûr d'identification des gens de mer, en vue de l'adoption d'un protocole relatif à la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Le Conseil d'administration a également décidé que la question serait régie par la procédure de simple discussion prévue à l'article 38 du Règlement de la Conférence et a approuvé un calendrier accéléré pour les stades préparatoires de cette procédure.

Le Bureau a déjà préparé un rapport préliminaire¹ destiné à servir de base au débat sur cette question. Ce rapport présente le contexte, analyse la législation et la pratique pertinentes dans différents pays et contient un questionnaire accompagné d'un avant-projet de dispositions éventuelles. Le rapport et le questionnaire ont été envoyés aux gouvernements des Etats Membres de l'OIT qui ont été invités à faire parvenir leurs réponses au Bureau, à Genève, le 31 décembre 2002 au plus tard.

Pour aider à la préparation de ce nouvel instrument, une réunion de consultation sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer a eu lieu les 9 et 10 mai 2002². Des séances informelles ont été organisées conjointement à d'autres réunions maritimes de l'OIT le 25 juin 2002, le 17 octobre 2002 et les 4 et 5 février 2003. Les rapports de ces réunions et séances informelles peuvent être consultés sur le site Internet de l'OIT à l'adresse suivante: <http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>.

L'OIT était représentée par une délégation tripartite à la Conférence diplomatique des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (9-13 décembre 2002). Cette conférence a adopté deux résolutions concernant la question des pièces d'identité. La première (résolution n° 8) relative au «renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du Travail» invite l'OIT à poursuivre d'urgence la mise au point d'une pièce d'identité pour les gens de mer, laquelle devrait comprendre notamment un document professionnel, un document vérifiable aux fins de la sûreté et un document d'information en matière de brevet. La deuxième (résolution n° 11) concernant «les aspects liés à l'élément humain et le congé à terre des gens de mer» prie instamment les gouvernements de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer, et de l'importance décisive du congé à terre, lors de la mise en œuvre des dispositions des chapitres pertinents de la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international

¹ BIT: *Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer*, rapport VII (1), Conférence internationale du Travail, Genève, 91^e session, 2003.

² *Ibid.*, annexe III.

pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Elle encourage également la notification à l'OMI de tous les cas où l'élément humain a été affecté négativement par la mise en œuvre de ces dispositions.

Le présent rapport résume les réponses au questionnaire reçues par le Bureau. Le texte du projet de convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) a été publié dans un volume séparé, le rapport VII (2B), qui contient aussi de brefs commentaires du Bureau sur l'instrument proposé.

Lorsque le présent rapport a été établi, le Bureau avait reçu des réponses des gouvernements des 61 Etats Membres suivants³: Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Conformément à l'article 38, paragraphe 1, du Règlement de la Conférence, les gouvernements ont été invités à consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives avant d'arrêter définitivement leurs réponses, à donner des réponses motivées et à indiquer les organisations qui ont été consultées. Il leur a également été rappelé qu'il importe de veiller à ce que tous les services intéressés participent à la procédure de consultation, y compris ceux qui sont responsables du travail et des affaires sociales, des transports maritimes et de l'immigration.

Les gouvernements de 50 Etats Membres ont indiqué qu'ils avaient consulté les organisations d'employeurs et de travailleurs avant d'établir leurs réponses: Albanie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine.

Les gouvernements des Etats Membres suivants ont envoyé séparément les réponses des organisations d'employeurs et de travailleurs; dans certains cas, ces réponses sont parvenues directement au Bureau: Allemagne, Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Etats-Unis, France, Italie, Mauritanie, Namibie, Pays-Bas, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname.

La Fédération internationale des armateurs (ISF) a aussi envoyé une réponse et l'Association des armateurs australiens a déclaré souscrire aux commentaires de l'ISF.

³ Pour que ce rapport puisse être envoyé aux Etats Membres en avril 2003, seules les réponses reçues au BIT avant le 31 janvier 2003 ont été prises en compte. Les réponses qui sont parvenues trop tard pour être incluses dans le rapport (Afrique du Sud, Belgique, Bénin, Ghana, Guinée-Bissau, Iraq, Islande, Israël, Jamaïque, Luxembourg, Madagascar, Maroc, Mexique, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Singapour, Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Venezuela) pourront être consultées par les délégués à la Conférence.

Le présent volume, qui a été établi sur la base des réponses reçues des gouvernements et des organisations d'employeurs et de travailleurs, contient l'essentiel de leurs observations⁴.

⁴ Compte tenu de la longueur nécessairement limitée de ce rapport, le Bureau s'est attaché à reproduire les réponses reçues, sous une forme raccourcie.

RÉPONSES REÇUES ET COMMENTAIRES

Sous ce titre figurent en substance les réponses au questionnaire figurant dans le premier rapport (rapport VII(I)). Cette section commence par quelques observations générales formulées par les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs, précédées d'un bref résumé de ces dernières. Le texte de chaque question est ensuite reproduit et suivi d'une liste des gouvernements, ainsi que des organisations d'employeurs et de travailleurs, qui ont répondu, regroupés en fonction de la nature de la réponse (affirmative, négative, ou autre). Lorsqu'une réponse s'accompagne de remarques qui la nuancent ou l'expliquent, l'essentiel en est donné après ladite liste, en suivant l'ordre alphabétique des pays. Les observations qui correspondent simplement à une réponse affirmative ou négative ne sont pas citées. Lorsqu'une réponse correspond à plusieurs questions à la fois, l'essentiel en est donné sous l'une des questions seulement.

Chaque section est suivie d'un résumé des réponses.

Observations générales

Seuls quelques Etats Membres et organisations ont formulé des observations générales. La plupart de ces observations reflètent des points de vue minoritaires sur des questions qui sont toutefois au cœur du nouvel instrument. L'un de ces points de vue est que le passeport devrait être le document de voyage le plus fiable et que la pièce d'identité des gens de mer ferait double emploi avec ce document. Cependant, l'écrasante majorité des réponses exprime un avis contraire. L'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande font observer que le passeport devrait être le seul document à fournir la preuve de l'identité du marin, la pièce d'identité des gens de mer devant indiquer sa profession. Cette pièce serait donc une seconde preuve de l'identité du marin qui lui faciliterait l'entrée dans les pays qui ont ratifié l'instrument. La deuxième question importante à avoir été posée porte sur la nature du nouvel instrument. Alors que le Conseil d'administration a opté pour l'adoption d'un protocole à la convention n° 108, quelques pays, dont le Libéria, et certaines organisations ont fait part de leur préférence pour l'adoption d'une convention totalement indépendante et autonome. Par ailleurs, en faisant référence à un nouvel instrument, beaucoup d'autres réponses semblent vouloir dire que ce serait la meilleure solution.

Allemagne. Le gouvernement a encore des réticences à l'égard tant de la convention n° 108 que du nouvel instrument. Compte tenu tout particulièrement de la guerre contre le terrorisme menée à l'échelle internationale, il ne paraît pas souhaitable de faciliter l'entrée ou d'accorder l'admission dans un pays sans visa. Par ailleurs, la décision de dispenser du visa est prise au niveau de l'Union européenne. Afin d'empêcher la falsification des documents d'identité, le Conseil de l'Union européenne a adopté la résolution du 17 octobre 2000 concernant les normes de sécurité minima à respecter pour les documents de voyage des Etats membres de l'Union. Les normes établies dans cette résolution font aujourd'hui partie intégrante du document 9303 de l'OACI. Le gouvernement estime que le livret des gens de mer est davantage une

preuve des qualifications et de l'expérience du marin qu'une preuve de son identité, ce livret ne pouvant pas atteindre le niveau de sûreté des documents d'identité. Il est vrai cependant qu'une plus grande uniformité internationale des livrets des gens de mer serait bienvenue, mais cet objectif peut être atteint sans instrument de l'OIT. En outre, l'inclusion de données biométriques ne doit pas être vue comme une solution isolée à une seule question, mais plutôt comme une procédure interopérable valable pour plusieurs documents. Toutefois, ce système n'est pas suffisamment élaboré et normalisé au niveau international, et il serait prématuré d'adopter la procédure biométrique pour le livret des gens de mer. De plus, selon les normes internationales agréées, les matières et technologies utilisées pour la production des documents de sécurité ne doivent pas être accessibles à tous sur le marché. Par ailleurs, il n'est pas possible de répondre séparément à chacune des questions concernant les caractéristiques physiques du document (plastification, matières, autres techniques), étant donné que seules certaines combinaisons d'éléments de sécurité sont nécessaires, possibles et infalsifiables.

Australie. Les deux conditions de sécurité à remplir en matière d'identification des gens de mer, à savoir la preuve de l'identité et la preuve qu'une personne est bien recrutée en tant que marin à bord d'un navire, ne sont pas remplies par la pièce d'identité des gens de mer telle que prévue par le questionnaire du BIT. La preuve de l'identité ne peut être fournie que si la pièce d'identité des gens de mer comporte des caractéristiques du passeport – auquel cas les gens de mer pourraient utiliser leur passeport pour confirmer leur identité. La délivrance d'une pièce d'identité des gens de mer en lieu et place du passeport à des fins d'identification ferait double emploi et reviendrait cher. Pour établir l'identité de la personne, mieux vaut s'en tenir au passeport. La pièce d'identité des gens de mer pourrait toutefois constituer un lien utile entre le passeport du marin et ses états de service. Les Etats ayant des problèmes de sécurité ne voudront probablement pas accorder aux gens de mer un accès sans visa, à moins qu'il ne soit clairement établi qu'ils sont réellement recrutés pour un emploi à bord d'un navire donné, ce qui peut être fait au moyen des rôles d'équipage, des contrats d'engagement maritime ou de lettres émanant d'un agent de recrutement ou d'un agent maritime attestant que la personne fait bien partie de l'équipage d'un navire donné. La pièce d'identité des gens de mer devrait être délivrée par l'employeur (l'armateur, l'exploitant du navire ou un agent de recrutement) en tant que preuve du *recrutement* et comporter un droit d'accès à un navire donné. Ce document devrait prendre la forme d'un laissez-passer type agréé par l'OIT et l'OMI. Les données concernant l'emploi pourraient être fournies au moyen d'une puce; lisibles par machine, elles seraient combinées à des éléments assurant le contrôle de l'accès au navire et aux installations portuaires, comme prévu par le Code international de l'OMI pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devraient également être prises en compte. La pièce d'identité des gens de mer permettrait à la police des frontières, avec le passeport et les autres documents mentionnés ci-dessus, de déterminer si le marin est de bonne foi. Du point de vue de la sécurité, la seule pièce d'identité des gens de mer ne saurait être acceptée pour faciliter la délivrance d'un visa, à moins qu'elle ne contienne une puce lisible par machine qui indique que la personne est pourvue d'un emploi en tant que marin ou va l'être. Tout instrument portant révision de la convention n° 108 devrait reconnaître clairement que certains Etats, dont l'Australie, ne délivrent pas de document d'identité des gens de mer, et prévoir, pour les Etats Membres qui le ratifient, l'obligation de reconnaître, comme alternative acceptable, un passeport validement délivré, accompagné d'une preuve supplémentaire que la personne est engagée comme marin (comme la lettre de recrutement). A partir du 1^{er} novembre 2003, tous les gens de mer devront, pour être admis en Australie, présenter à la fois un passeport national et un document d'identité des gens de mer. Toute forme nouvelle de pièce d'identité des gens de mer sera considérée par les services d'immigration australiens comme une pièce d'identité secondaire établissant que le détenteur exerce la profession de marin. Le passeport national sera le principal document requis pour établir l'identité à des fins d'entrée sur le territoire. Les réponses du gouvernement australien au questionnaire doivent être considérées à la lumière de ces observations générales.

Canada. L'instrument proposé établirait des critères élevés qui entraîneraient l'incorporation dans la pièce d'identité des gens de mer certains des éléments de sécurité et autres éléments du passeport. Toutefois, même avec de nouvelles mesures visant à renforcer les éléments de sécurité, il est essentiel que le mode de délivrance lui-même soit sûr et fiable et que le document soit d'une qualité constante. Il serait contre-productif (car cela susciterait une confiance injustifiée) d'incorporer des éléments de qualité élevée dans un document qui aurait été délivré dans des conditions non fiables. Le passeport demeure le document de voyage le plus fiable lorsqu'il s'agit d'établir l'identité et la nationalité du titulaire. Le Canada soutient l'utilisation du passeport pour vérifier l'identité et la nationalité du détenteur avec, en plus, l'utilisation d'un document fiable reconnu au niveau international qui indiquerait sa qualité de marin ou ses états de service. Les réponses du gouvernement canadien doivent être envisagées dans ce contexte.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe sans réserve aux observations générales formulées par la Fédération internationale des armateurs (ISF).

Libéria. Le gouvernement est favorable à l'adoption d'un nouvel instrument de l'OIT mais, compte tenu du contexte international en matière de sécurité, l'adoption d'un protocole à la convention n° 108 ne paraît pas être la solution la plus rapide. Si l'on veut identifier les gens de mer de manière plus sûre, rien ne vaut une nouvelle convention. Le gouvernement réserve toutefois sa position sur la question fondamentale de savoir quel est l'Etat qui devrait délivrer le nouveau document, tout en rappelant que l'Etat du pavillon est la seule autorité responsable à l'égard du navire et de son équipage multinational. Il serait d'ailleurs plus facile de s'assurer de la fiabilité de quelques Etats du pavillon importants que de celle d'un grand nombre d'Etats fournisseurs de main-d'œuvre, qui ne seraient peut-être ni en mesure ni désireux d'appliquer le système de contrôle de la qualité. Enfin, il faudra que le nouvel instrument: 1) soit capable de susciter un grand nombre de ratifications; et 2) consacre le principe selon lequel les gens de mer n'ont pas à solliciter un visa selon la procédure normale.

Nouvelle-Zélande. Conformément à la législation, la politique et la pratique de la Nouvelle-Zélande en matière de documents d'identité pour les gens de mer, toute personne venant d'un autre pays qui entre en Nouvelle-Zélande ou qui quitte le pays doit présenter un passeport ou une carte d'identité à un agent des services d'immigration. Faute de passeport, une carte d'identité suffit, et la pièce d'identité des gens de mer peut tenir lieu de carte d'identité. On donne, toutefois, la préférence au passeport étant donné que 1) c'est la seule forme d'identification qui établit et relie les données biométriques et la nationalité; 2) les pièces d'identité des gens de mer sont facilement falsifiables et il existe différentes normes à l'échelle internationale, de sorte qu'elles ne sont pas considérées comme aussi sûres ni aussi durables qu'un passeport. Les membres d'équipage d'un navire de haute mer sont dispensés du visa si le navire reste en Nouvelle-Zélande moins de 28 jours après sa première arrivée au port. Toutefois, aucune personne qui a été condamnée à 12 mois de prison ou plus au cours des cinq années précédentes, ou à cinq ans de prison ou plus à quelque moment que ce soit, ne peut obtenir de permission ou être dispensée de visa pour l'entrée en Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande n'a pas ratifié la convention n° 108, principalement pour la raison que ses politiques d'immigration mettent l'accent sur la protection des intérêts du pays. L'adoption de la pièce d'identité proposée en tant que document d'identité plus sûr pour l'entrée dans un pays obligerait à revoir entièrement les procédures de sûreté et de délivrance y afférentes. En Nouvelle-Zélande, le passeport est le document d'identification principal et préféré, et l'adoption d'un nouveau document ferait double emploi avec les procédures et infrastructures existantes. Le passeport étant reconnu et accepté partout, la Nouvelle-Zélande ne soutiendra pas l'adoption d'un nouveau document d'identité qui se substituerait au passeport. Il serait préférable que tous les gens de mer présentent un passeport comme document d'identification à leur arrivée et à leur départ du pays. Toutefois, la Nouvelle-Zélande est favorable à l'utilisation, à titre complémentaire, d'une pièce

d'identité qui permettrait aux gens de mer d'être dispensés du visa pendant 28 jours, comme le prévoit la législation. La Nouvelle-Zélande soutient également l'adoption d'un modèle international agréé qui préviendrait la falsification. Sa réponse au questionnaire s'appuie sur les indications données ci-dessus.

Business New Zealand: L'organisation d'employeurs reprend à son compte la position du gouvernement telle qu'il l'a formulée dans sa réponse au questionnaire.

Pays-Bas. On peut s'interroger sur l'utilité de la pièce d'identité des gens de mer qui est proposée. Premièrement, ce document ne peut fournir la preuve de l'identité du marin que s'il présente les caractéristiques d'un passeport, et dans ce cas pourquoi ne pas utiliser un passeport? Deuxièmement, ni le document proposé ni le passeport ne peuvent prouver que la personne est engagée sur un navire donné en tant que membre de l'équipage, et les pays qui les délivreraient ne seraient pas à même d'en apporter confirmation. Les services de contrôle aux frontières continueront à demander des pièces supplémentaires attestant du recrutement à bord d'un navire en tant que membre de l'équipage. Et pour cela rien ne vaut un agent maritime, un agent de recrutement ou un rôle d'équipage, comme cela se fait actuellement.

Fédération des travailleurs du secteur maritime (FWZ): La pièce d'identité des gens de mer devrait être un visa global qui leur permettrait de s'embarquer sur un navire et de le quitter et, en particulier, pour une permission à terre et à toutes fins utiles pour leur bien-être. Ce document servirait à l'identification et à la vérification positives. Il n'y a pas lieu de recourir à des données biométriques pour les gens de mer si on ne le fait pas pour d'autres personnes, car les gens de mer se sentiraient traités comme des criminels en puissance. On appellera l'attention sur la norme 3 24) de l'annexe 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI (Convention de Chicago), qui prévoit que le certificat de membre d'équipage sera délivré rapidement et gratuitement. Il n'y a pas de raison d'adopter un régime différent pour les gens de mer. La fédération propose d'ajouter à l'article 2 de l'avant-projet une disposition selon laquelle la pièce d'identité des gens de mer devrait être délivrée gratuitement.

Pologne. La pièce d'identité des gens de mer est en fait pour eux un passeport qui confirme leur identité, définit leur relation avec le pays qui l'a délivrée et leur permet de franchir les frontières nationales. Le livret des gens de mer ne répond pas aux prescriptions minimales de la législation nationale relatives à la protection des documents contre la falsification.

Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA): Les documents d'identification des gens de mer ne sont vérifiables que s'ils sont délivrés par l'organisation qui est le plus étroitement en contact avec eux. Les coopératives de marins, les armateurs locaux et les sociétés qui emploient des marins régulièrement sont mieux placées pour contrôler leur identité que les administrations nationales, à condition que le service qui délivre la pièce d'identité soit enregistré en tant qu'entité juridique vérifiable conformément à la législation nationale et qu'il ait un lien réel vérifiable avec les gens de mer dans leur collectivité. Pour ce qui est du droit d'entrer sur le territoire pour une permission à terre, la présentation d'un passeport valable devrait être la seule condition à remplir par le marin pour une permission à terre pour un passage en transit afin de rejoindre le navire ou de le quitter. Il serait toutefois souhaitable que le marin présente une pièce d'identité des gens de mer vérifiable qui permette d'établir sa qualité de marin. L'IFSMA est favorable à une nouvelle convention de préférence à un protocole à la convention n° 108. Le nouvel instrument devrait établir: a) des normes minima pour les services de l'Etat et les organisations maritimes habilités à délivrer les documents; b) la forme et le contenu types de la pièce d'identité; c) un mécanisme de contrôle et d'audit des services qui délivrent le document; d) l'obligation pour le BIT de tenir une base de données dans laquelle figureraient tous les organismes, publics ou privés, délivrant la pièce d'identité et qui soit accessible aux services de l'immigration et de la police et à d'autres services publics. Dans cette perspective, l'article 2 de l'avant-projet devrait être modifié et libellé comme suit: «La pièce d'identité des gens de mer visée par le présent protocole sera délivrée *par tout organisme agréé qui est lié au marin par des liens sociaux et économiques réels, qui est enregistré*

conformément à la législation de chaque Membre en tant qu'entité juridique ayant des activités liées à la navigation, qui est un contribuable résident de l'Etat dans lequel le marin réside, et qui est son principal employeur.» Il faudrait, par ailleurs, supprimer l'article 5.

ISF. L'ISF est favorable à l'adoption d'un nouvel instrument de l'OIT portant révision de la convention n° 108 qui répondrait au souci de sécurité maritime et qui faciliterait les échanges commerciaux internationaux licites. Il y a lieu, toutefois, de ne pas perdre de vue la finalité principale des pièces d'identité des gens de mer telle qu'il est énoncée à l'article 6 de la convention n° 108 qui est de dispenser aux gens de mer d'avoir à demander un visa par les voies normales pour entrer sur le territoire d'un Etat partie, à quelque fin que ce soit (permission à terre, transit pour rejoindre un navire ou pour rapatriement). Tout nouvel instrument devra respecter ce principe important et continuer de reconnaître la spécificité de l'emploi des gens de mer. L'avant-projet tel qu'il se présente n'insiste pas suffisamment sur ce point. On appellera donc tout spécialement l'attention sur la réponse de l'ISF aux questions B4 a), b) et c). Il importe aussi que les Etats Membres reconnaissent qu'un nouvel instrument élaboré en vue de régler le problème des pièces d'identité dans le contexte de la sécurité maritime n'aura guère de chances d'atteindre son objectif s'il n'est pas ratifié par toutes les grandes nations maritimes, y compris celles qui n'ont pas ratifié la convention n° 108. Pour cela, il faut élaborer un texte aussi simple que possible et éviter tout détail inutile qui empêcherait que le nouvel instrument soit largement ratifié.

A. Améliorer les caractéristiques de sécurité des pièces d'identité des gens de mer

A1. DÉLIVRANCE DE LA PIÈCE D'IDENTITÉ AU MARIN

La pièce d'identité prévue dans le nouvel instrument devrait (sauf dans les cas exceptionnels prévus) n'être délivrée que par l'Etat dont le marin est ressortissant (qui est le mieux à même de vérifier les renseignements contenus dans la pièce d'identité) (voir avant-projet, article 2.1). **Qu. A1 a)**

Réponses affirmatives: 57. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Association des armateurs allemands (VDR) (Allemagne); Syndicat national des entreprises de navigation maritime (Syndarma) (Brésil); Association nationale des armateurs (ANA), Confédération de l'industrie et du commerce (CPC) (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Conseil des Etats-Unis pour les entreprises internationales (USCIB) (Etats-Unis); Armateurs de France (France); Association des employeurs indonésiens (APINDO), Association des armateurs indonésiens (INSA) (Indonésie); Confédération italienne des armateurs (CONFITARMA) (Italie); Fédération des employeurs de Namibie (NEF) (Namibie);

Chambre maritime du Panama (CMP) (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: Confédération nationale des travailleurs des transports maritimes, fluviaux et aériens, de la pêche et des ports (CONTTMAF) (Brésil); Congrès du travail du Canada (CTC) (Canada); Confédération des travailleurs Rerum Novarum (CTRN) (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); Syndicat national et professionnel des officiers de la marine marchande (SNPOMM), Fédération des officiers de la marine marchande (FOMM), Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande (SNCNMM), Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM) (France); Syndicat national des travailleurs indonésiens (SPNI) (Indonésie); Fédération italienne des travailleurs du secteur des transports (FILTCGIL) (Italie); Confédération générale des travailleurs de Mauritanie (CGTM) (Mauritanie); Syndicat national des travailleurs namibiens (NUNW) (Namibie); Bloc national syndical (BNS), Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Etats-Unis, Hongrie, Libéria.

Organisation de travailleurs: APOM (Panama).

Autre: 1. Australie.

Commentaires

Algérie. L'autorité nationale compétente devrait délivrer la pièce d'identité aux seuls ressortissants.

Allemagne. VDR: Les autorités de l'Etat dont le marin est ressortissant sont les mieux à même d'établir et de vérifier l'identité et la nationalité du titulaire du document. En outre, cet Etat devrait avoir déjà mis en place à cette fin les procédures et l'infrastructure nécessaires.

Australie. Si l'option d'une pièce d'identité des gens de mer établie sur la base de l'identité devait être retenue, un service central délivrant dans chaque pays ce document aux seuls ressortissants serait une situation idéale. Cependant, le passeport national remplit déjà cette fonction, et la pièce d'identité des gens de mer ne devrait pas être un document fondé sur l'identité. Le but de ce document devrait plutôt être d'établir la qualité de marin. Etant donné la nature internationale des transports maritimes, il semblerait acceptable que les Etats délivrent une pièce d'identité aux ressortissants d'autres pays travaillant ou résidant à l'intérieur de leurs frontières, étant entendu que ce document serait lié au passeport du marin. Une autre solution serait que la pièce d'identité soit délivrée par la compagnie qui emploie l'intéressé pour la durée de son engagement, son identité devant être établie par le pays dont il est ressortissant sous la forme d'un passeport officiel.

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que la Confédération des syndicats n'est pas d'accord.

Brésil. CONTTMAF: Le processus de délivrance de la pièce d'identité devrait être plus sûr.

Syndarma: C'est l'autorité nationale compétente qui est la mieux à même de vérifier l'identité et la nationalité de la personne.

Bulgarie. Les autorités nationales du pays dont le marin est ressortissant sont à l'évidence les mieux placées pour établir et vérifier l'identité et la nationalité du titulaire. Cette solution serait également conforme à la législation nationale bulgare.

Chine. Seul l'Etat dont le marin est ressortissant peut véritablement confirmer et vérifier l'identité d'un marin et ses données personnelles.

Danemark. Association des armateurs danois: L'association souscrit aux commentaires de l'ISF.

Equateur. Les dispositions de l'instrument devraient régler tous les aspects des documents.

Erythrée. Cela permettrait de contrôler les faux papiers.

Estonie. Association des armateurs estoniens (AAE): Si le pays de résidence est différent du pays dont le marin est ressortissant, il est peut-être déraisonnable de fixer un tel critère.

Etats-Unis. Etant donné les pratiques actuelles, cela empêcherait les Etats-Unis de continuer à délivrer des pièces d'identité aux personnes qui sont des ressortissants d'autres pays mais qui ont été admis aux Etats-Unis en qualité de résidents permanents. En conséquence, cela nuirait aux efforts déployés pour combiner la pièce d'identité qui est délivrée aux travailleurs de la marine marchande (MMD) et la pièce d'identité prévue dans la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Le texte devrait donc inclure le membre de phrase suivant: «ou par l'Etat dont le marin est un résident permanent ou dont il a obtenu l'asile». En outre, le système devrait prouver que les documents ne sont établis que sur la foi de passeports en cours de validité répondant aux conditions exigées dans cet instrument.

USCIB: Les gens de mer étrangers qui résident illégalement dans un pays devraient pouvoir, sauf dans des cas exceptionnels, se faire délivrer une pièce d'identité au même titre que les nationaux.

France. Le libellé du paragraphe 2 de l'article 2 de l'avant-projet («nonobstant...»), qui renvoie aux dispositions applicables de la convention n° 108, paraît incompatible avec la proposition de restreindre la délivrance de la pièce d'identité aux ressortissants. Il convient de ne pas affaiblir la portée du nouvel instrument.

Honduras. Les cas exceptionnels ne devraient être admis que s'ils sont étayés par une documentation suffisante.

Hongrie. D'après la nouvelle réglementation nationale, la pièce d'identité contiendra des informations sur la nationalité, etc.; cependant, elle sera délivrée par les autorités hongroises à toute personne travaillant à bord d'un navire hongrois quelle que soit sa nationalité.

Inde. A l'évidence, seules les autorités nationales peuvent établir l'identité du marin.

Indonésie. APINDO: Lorsque cela est possible, l'Etat du pavillon devrait s'occuper de l'identification, car la plupart des marins à bord ont différentes nationalités.

INSA: La situation des gens de mer peut être établie par une procédure de signature à bord.

Italie. CONFITARMA: L'organisation souscrit aux commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Au Japon, ce type de document est habituellement délivré aux ressortissants de pays étrangers qui travaillent sur un navire japonais afin de garantir les conditions d'emploi, etc. pour chaque marin et de certifier son identité. La portée des cas exceptionnels indiqués dans l'avant-projet est par conséquent trop étroite. Le gouvernement approuvera cette proposition à condition que la portée des cas exceptionnels indiqués sous A1 b) soit élargie.

Libéria. L'Etat du pavillon est mieux placé pour délivrer les pièces d'identité. Premièrement, il est habituellement le lien entre le marin, le navire, le propriétaire du navire, le gestionnaire de la sécurité du navire et, dans le cas du Libéria, le gestionnaire de l'équipage du navire. Deuxièmement, en vertu de la Convention STCW de l'OMI, l'Etat du pavillon est responsable de la certification des qualifications du marin. En conséquence, il est déjà équipé pour assurer une identification standardisée et dispose déjà d'une infrastructure moderne pour assurer le respect de normes biométriques uniformes. En outre, la solution proposée pourrait retarder indûment les navires. La plupart des navires de croisière ont à bord un personnel représentant 20 à 100 nationalités différentes, et la vérification de l'identité d'un équipage multinational pourrait prendre des heures, voire des jours, si les services d'immigration de l'Etat du port devaient vérifier de nombreux sites Web et contacter de nombreux Etats fournisseurs d'équipages. Une seule demande à l'Etat du pavillon serait suffisante pour vérifier l'identité des marins. En outre, certains Etats qui fournissent des équipages ont déjà indiqué qu'ils ne sont pas en mesure d'assumer la responsabilité de la délivrance des pièces d'identité des gens de mer sans une aide internationale. Le gouvernement du Libéria estime que le passeport devrait servir de pièce d'identité en dernier ressort, la question de l'identité des gens de mer étant laissée à l'Etat du pavillon. Le capitaine du navire pourrait aisément reconnaître d'éventuelles différences dans les pièces d'identité émises par l'Etat du pavillon – qui sont les mêmes pour tous les membres d'équipage –, mais il ne serait pas forcément familiarisé avec les documents nationaux émis par plusieurs Etats fournisseurs de main-d'œuvre.

Panama. Association panaméenne des officiers de marine (APOM): Le registre ouvert du Panama en serait affecté, sauf si les validations étaient autorisées.

Roumanie. L'Etat dont le marin a la nationalité est le mieux placé pour vérifier l'information.

Royaume-Uni. L'Etat dont le marin est un national ou un ressortissant est l'autorité la plus compétente pour établir la documentation.

ISF. L'ISF approuve cette proposition. L'autorité délivrant le document d'identité doit être l'autorité nationale compétente du pays de résidence du marin, qui est normalement celui qui lui délivre son passeport. Elle devrait disposer déjà des procédures nécessaires pour établir et vérifier l'identité et la nationalité du détenteur du document. Etant donné que beaucoup d'organismes différents du pays de résidence du marin risquent d'être impliqués, c'est l'autorité compétente du pays du marin qui est le mieux à même de coordonner ces formalités.

Qu. A1 b) *Les cas exceptionnels sont ceux des réfugiés et des apatrides (ou des personnes ayant apparemment la nationalité de pays qui n'ont plus de registres) (voir avant-projet, article 2.2).*

Réponses affirmatives: 41. Albanie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Bélarus, Chili, Chine, Costa Rica, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, France, Guatemala, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pérou, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); APINDO, INSA (Indonésie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Fédération des travailleurs du secteur maritime (FWZ) (Pays-Bas); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 17. Algérie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Etats-Unis, Grèce, Honduras, Inde, Italie, Koweït, Liban, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, Fédération de Russie, République tchèque, Ukraine.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Autres: 2. Australie, Hongrie.

Autres cas exceptionnels

Danemark. Le gouvernement propose d'insérer le cas des marins non ressortissants de l'Etat du pavillon mais y ayant leur résidence permanente et sans aucun lien avec leur pays d'origine, qui peut ne pas être partie à la convention ou être un pays sans industrie maritime.

Estonie. AAE: Le cas des résidents qui paient leurs impôts dans le pays concerné devrait être ajouté.

Japon. Le cas d'un marin de nationalité étrangère qui rejoint un navire tombant sous la juridiction de l'Etat concerné (c'est-à-dire de l'Etat du pavillon) devrait être ajouté.

Liban. Le seul cas exceptionnel devrait être celui des ressortissants du même pays qui sont également des nationaux d'autres pays, lorsque l'information concernant le marin peut être vérifiée.

Nigéria. Le gouvernement suggère les cas de naturalisation et de double nationalité.

Philippines. Une pièce d'identité devrait être accordée exclusivement aux fins d'un apprentissage à bord et non aux fins d'un emploi aux étudiants étrangers qui ne sont pas ressortissants d'un «Etat voyou» et qui poursuivent strictement des études maritimes.

Commentaires

Algérie. Il ne devrait pas y avoir de cas exceptionnels. Seuls les nationaux qui sont des gens de mer aux termes de l'article 1 de la convention n° 108 devraient être habilités à se faire délivrer la pièce d'identité.

Allemagne. VDR: L'association n'a pas, en principe, d'objection à la solution proposée, mais elle approuve les commentaires de l'ISF.

Australie. Les réfugiés et apatrides sont normalement en mesure d'obtenir du pays dans lequel ils résident une pièce d'identité vérifiable. Pour autant que cette pièce d'identité soit

fiable, il ne semble pas y avoir de raison pour que ces personnes aient besoin d'être traitées différemment pour ce qui est de la délivrance de la pièce d'identité des gens de mer.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation renvoie à sa réponse à la question A1 a).

Syndarma: L'adoption du protocole ne serait utile que s'il rencontre l'acceptation la plus large possible. La question complexe des réfugiés pourrait y faire obstacle. Cette question devrait être traitée dans d'autres instruments internationaux spécifiques ou dans une résolution de la Conférence internationale du Travail.

Bulgarie. La législation nationale bulgare ne prévoit pas la délivrance dans ces cas de passeports quels qu'ils soient aux marins.

Canada. Les cas exceptionnels devraient être plus restreints et n'inclure que les personnes, réfugiées ou apatrides, ayant obtenu le statut de résident permanent.

Chili. CPC: Ces personnes devraient avoir un permis de séjour.

Cuba. Voir la réponse à la question A1 d).

Danemark. Il faudrait envisager la question de savoir si, dans les cas exceptionnels mentionnés, l'Etat du pavillon pourrait délivrer une pièce d'identité des gens de mer.

Association des armateurs danois: L'organisation s'associe aux commentaires de l'ISF.

Estonie. AAE: Ces cas exceptionnels ne sont pas assez larges, si l'on considère le droit au travail des gens de mer.

Etats-Unis. Les seuls non-ressortissants qui reçoivent actuellement la pièce d'identité des gens de mer de la marine marchande (MMD) sont ceux qui sont admis aux Etats-Unis en qualité de résidents permanents. Si l'on instituait cette exemption, il faudrait donc changer la réglementation.

USCIB: Les cas exceptionnels prévus dans cette question sont trop restreints, car ils incluent les étrangers en situation régulière. L'instrument devrait être très précis en ce qui concerne les cas exceptionnels.

France. Le cas prévu entre parenthèses dans la question A1 b) ne peut être envisagé, car il concernerait les personnes dont l'identité et la nationalité ne peuvent pas vraiment être vérifiées, ce qui ne serait pas acceptable sur le plan de la sécurité. Les termes «réfugiés» et «apatrides» doivent être entendus au sens des instruments internationaux applicables.

Armateurs de France: Cela créerait des difficultés non négligeables pour la ratification du nouvel instrument.

Grèce. Conformément à la législation nationale, la pièce d'identité des gens de mer n'est délivrée qu'aux Grecs.

Honduras. La pièce d'identité des gens de mer ne pourrait être délivrée qu'aux réfugiés et apatrides tels qu'ils sont définis dans les conventions internationales applicables.

Hongrie. Le gouvernement juge inutile de mentionner des cas exceptionnels.

Inde. L'inclusion de pareils cas exceptionnels pourrait nuire à la sécurité.

Indonésie. APINDO: L'organisation évoque le cas problématique d'un marin qui ne serait pas en mesure d'obtenir de son pays une pièce d'identité.

INSA: L'organisation rappelle que les réfugiés et apatrides n'ont ni passeport ni pièce d'identité des gens de mer.

Italie. CONFITARMA: L'organisation s'associe aux commentaires de l'ISF.

Japon. Un Etat Membre ne devrait pas être privé du droit de délivrer la pièce d'identité aux marins étrangers qui vont travailler sur un navire dépendant de sa juridiction.

Libéria. Le gouvernement est d'accord pour autant que l'identité de l'apatride puisse être vérifiée et à la condition que ce soit l'Etat du pavillon qui délivre le document.

Myanmar. Cela correspond à la politique nationale.

Namibie. Certaines lois nationales peuvent ne pas permettre la délivrance de pièces d'identité dans ces cas.

NUNW: Cela doit être en conformité avec la législation nationale.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord aux fins d'une identification et d'un enregistrement approprié.

Norvège. De telles exceptions ne devraient être faites que lorsque l'identité de la personne concernée a été établie.

Nouvelle-Zélande. Les cas exceptionnels devraient concerner les gens de mer dont il a été établi qu'ils ont le statut de réfugiés conformément à la convention applicable des Nations Unies. Pour ceux qui cherchent à obtenir le statut de réfugié ou qui sont apatrides, il ne devrait pas y avoir d'exception. Cela serait contraire à l'objet de la pièce d'identité, qui accorde de la crédibilité à l'identité de son détenteur alors qu'il n'y a aucun moyen de l'établir au départ.

Panama. Les pièces d'identité devraient être délivrées uniquement aux réfugiés, si les documents en leur possession sont en cours de validité et s'ils ont été délivrés par une administration figurant sur la liste blanche de l'OMI.

CMP: La pièce d'identité devrait être délivrée uniquement aux réfugiés qui ont obtenu l'asile.

Pays-Bas. FWZ: Aucun Etat autre que l'Etat de résidence ne serait en mesure de délivrer la pièce d'identité.

Philippines. Le pays des étudiants étrangers devrait convenir formellement avec le pays d'accueil que leur séjour temporaire a pour seule finalité la poursuite de leurs études et qu'ils seront rapatriés dès qu'ils auront terminé leurs études maritimes.

Roumanie. Syndicat libre des gens de mer: La pièce d'identité ne devrait être délivrée qu'aux marins qui ont obtenu la nationalité ou du moins clarifié leur nationalité.

Royaume-Uni. Oui, mais il peut y avoir d'autres ressortissants d'un pays tiers résidant dans l'Etat partie à la convention qui ne sont pas en mesure d'obtenir des papiers de leurs autorités nationales. En outre, il faudrait se mettre d'accord sur une définition uniforme de ces catégories, et les Etats parties à la convention devraient avoir le droit de refuser la documentation lorsque ces normes ne s'appliquent pas ou qu'il y a un doute à ce sujet.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: Les non-ressortissants devraient être employés en qualité de marins conformément au permis de séjour et de travail délivré par l'Etat où ils résident.

République tchèque. La législation nationale n'autorise la délivrance d'un livret des gens de mer à un non-ressortissant que si le demandeur est un résident permanent.

ISF. L'ISF n'est pas d'accord avec cette proposition. En règle générale, elle n'a pas d'objection au principe de la délivrance par un Etat de pièces d'identité aux réfugiés ou aux apatrides. La question est cependant de savoir si les Etats Membres seraient tenus d'accepter des pièces d'identité délivrées par d'autres Etats Membres à des non-ressortissants afin de faciliter l'autorisation de descendre à terre ou le transit. La principale préoccupation de l'ISF est que le nouvel instrument n'atteindra sans doute pas son objectif s'il n'est pas ratifié par tous les grands Etats maritimes. De l'avis de l'ISF, l'inclusion de la disposition proposée introduirait un degré de complication qui pourrait réduire sensiblement les chances d'une large ratification du nouvel

instrument. Cela pourrait être particulièrement le cas lorsque les gouvernements envisagent les conséquences du paragraphe 2 de l'article 2 dans le contexte de l'article 6 de la convention n° 108 et leur obligation de faciliter l'entrée des marins réfugiés aux fins d'une permission à terre ou du transit, nonobstant le droit qu'ont en dernier ressort les Etats parties de refuser l'entrée d'individus en vertu du paragraphe 4 de l'article 6 de la convention. L'ISF juge plus approprié d'envisager la question de la délivrance de pièces d'identité aux réfugiés dans des traités internationaux plus codifiés. S'il est néanmoins décidé de traiter cette question dans le nouvel instrument, il faudrait le faire en adoptant une résolution séparée de la Conférence internationale du Travail.

Qu. A1 c) Dans ces cas exceptionnels:

- i) *la pièce d'identité des gens de mer peut être délivrée uniquement par l'Etat dans lequel le réfugié a demandé ou obtenu l'asile ou par l'Etat qui a accordé à une personne apatride un permis de résidence comprenant le droit d'être réadmis sur son territoire (voir avant-projet, article 2.2);*

Réponses affirmatives: 46. Albanie, Arabie saoudite, Bélarus, Chili, Costa Rica, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Guatemala, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: APINDO, INSA (Indonésie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 10. Algérie, Argentine, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chine, Grèce, Honduras, Inde, Philippines.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie).

Organisations de travailleurs: SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France).

Autres: 5. Allemagne, Australie, Croatie, Hongrie, Liban.

Commentaires

Allemagne. La pièce d'identité des gens de mer ne peut être délivrée aux réfugiés qui ont obtenu l'asile.

VDR: L'association souscrit aux commentaires de l'ISF.

Argentine. L'Etat de résidence ne devrait pas être le seul à avoir compétence pour délivrer la pièce d'identité aux marins; l'Etat dont le marin est ressortissant devrait aussi pouvoir le faire.

Australie. Le gouvernement renvoie à ses réponses aux questions A1 a) et b).

Brésil. CONTTMAF: Un Etat qui admet un réfugié sur son territoire le fait sans aucun doute sur la base de garanties minimales concernant son identité.

Syndarma: Cette question devrait être laissée aux Etats afin de ne pas rendre la ratification difficile.

Bulgarie. Les conditions dans lesquelles une pièce d'identité des gens de mer pourrait être délivrée à un non-ressortissant doivent être décidées par chaque Etat.

Canada. L'Etat ne devrait pas délivrer de pièce d'identité de marin aux personnes auxquelles il n'a pas accordé le statut de résident permanent, mais seulement à celles qui ont acquis un statut juridique et sont des marins de bonne foi de l'Etat. Au Canada, être résident permanent signifie que l'on peut revenir dans le pays tant que l'on n'a pas perdu ce statut.

Chili. Le gouvernement approuve seulement la référence à l'Etat dont l'intéressé a obtenu les documents de nationalité. Au Chili, la législation en vigueur prévoit que la nationalité chilienne est nécessaire pour obtenir un brevet de capacité de marin.

Chine. La pièce d'identité des gens de mer chinois ne peut être délivrée qu'aux ressortissants.

Danemark. La pièce d'identité ne devrait pas être délivrée à une personne qui n'a pas encore obtenu l'asile. En outre, elle ne devrait être délivrée qu'aux personnes qui sont en mesure d'obtenir un passeport, conformément à la réglementation nationale visant les réfugiés, les apatrides, etc.

Association des armateurs danois: L'association souscrit aux commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. Le gouvernement est d'accord et renvoie aux autres exceptions qu'il a mentionnées dans ses commentaires à la question A1 a). Il indique que le Conseil mondial des transports maritimes demande que cette disposition soit correctement placée.

USCIB: Cette question est sujette aux lois nationales applicables à tous les ressortissants.

France. Dans ce cas, l'Etat concerné ne peut être que l'Etat dans lequel le réfugié a obtenu le statut de réfugié. De même, seule une personne ayant obtenu le statut d'apatride en vertu des règles internationales applicables peut être considérée comme apatride. En principe, les réfugiés et les apatrides statutaires sont des résidents de longue durée et doivent être réadmis sur le territoire de l'Etat qui leur a accordé ce statut.

Armateurs de France: L'organisation n'est pas d'accord et renvoie à ses commentaires à propos de la question A1 b).

Grèce. Le gouvernement renvoie à l'observation qu'il a faite à la question A1 b).

Honduras. La possibilité que l'Etat dont les gens de mer sont des ressortissants ou dont ils ont obtenu le statut de résident délivre le document devrait être incluse.

Inde. La question peut être laissée à l'appréciation de chaque Etat Membre pour des raisons de sécurité.

Indonésie. APINDO: Les gens de mer sont rarement des terroristes, car les navires sont faciles à contrôler.

INSA: L'Etat qui accorde le droit d'asile devrait délivrer aux réfugiés un passeport et une pièce d'identité des gens de mer.

Italie. CONFITARMA: L'organisation souscrit aux commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Oui.

Liban. Le gouvernement n'est d'accord qu'en ce qui concerne le cas exceptionnel évoqué dans sa réponse à la question A1 b).

Libéria. Le gouvernement est d'accord à condition que ce soit l'Etat du pavillon qui délivre la pièce d'identité.

Lituanie. La pièce d'identité des gens de mer ne devrait être délivrée que par l'Etat qui a accordé à l'intéressé un permis de séjour.

Namibie. Seul l'Etat qui a octroyé le droit d'asile devrait délivrer la pièce d'identité des gens de mer qui, dans ce cas, viendrait à expiration lorsque le réfugié retournerait chez lui.

Norvège. Le gouvernement maintient que la pièce d'identité ne devrait être délivrée que dans les cas où l'asile a déjà été accordé.

Nouvelle-Zélande. Dans la ligne de la réponse du gouvernement à la question A1 a) ci-dessus, le document ne devrait être délivré qu'à ceux qui ont obtenu le droit d'asile.

Panama. Le gouvernement renvoie à ses commentaires à la question A1 b).

CMP: L'organisation désapprouve la délivrance du document aux apatrides.

Pologne. Le gouvernement considère que la solution proposée est compatible avec la convention relative au statut des réfugiés de 1954, que la Pologne a ratifiée. En même temps, il ne juge pas approprié de porter sur la pièce d'identité des gens de mer une indication confirmant que le marin considéré a obtenu le statut de réfugié.

Portugal. Le Portugal n'a pas ratifié la convention relative au statut des réfugiés.

Roumanie. Le gouvernement est d'accord, mais seulement en ce qui concerne les Etats qui accordent l'asile aux réfugiés ou un permis de séjour à l'apatride, car la vérification de l'identité est sûre dans ces cas-là.

Syndicat libre des gens de mer: L'organisation approuve seulement la délivrance de la pièce d'identité par l'Etat qui a accordé un permis de séjour à l'apatride.

République tchèque. Le gouvernement est d'accord, tout en renvoyant à son commentaire à la question A1 b).

ISF. L'organisation n'est pas d'accord. Les conditions dans lesquelles la pièce d'identité des gens de mer peut être délivrée doivent être laissées à l'appréciation de chaque Etat Membre. La perspective d'une large ratification serait réduite si le paragraphe 2 de l'article 2 proposé était inclus dans l'instrument.

ii) l'Etat intéressé ne serait pas obligé (comme c'est le cas actuellement aux termes de la convention n° 108) de délivrer une pièce d'identité dans les cas susmentionnés (voir avant-projet, article 2.2).

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Cuba, Danemark, Egypte, Esto-

nie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 7. Azerbaïdjan, Bélarus, Chili, Equateur, Erythrée, Espagne, Honduras.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); INSA (Indonésie); CMP (Panama).

Organisation de travailleurs: FNSM (France).

Autres: 2. Croatie, Hongrie.

Commentaires

Algérie. Les exceptions prévues à l'article 2.2 i) et ii) de l'avant-projet devraient être supprimées. L'absence de tout certificat établissant la nationalité et de toute information sur le passé civil et judiciaire de la personne empêcherait toute véritable identification.

Allemagne. VDR: Cette solution minimiserait les obstacles à une large ratification. Dans le même but, les Etats Membres qui ratifient la convention ne devraient pas être tenus d'accepter que les pièces d'identité des gens de mer soient délivrées aux réfugiés par un autre Etat Membre pour faciliter la permission à terre ou le transit.

Australie. Un Etat ne devrait pas être obligé de délivrer des papiers d'identité à un apatride. Si c'est l'employeur ou l'Etat employeur qui délivre la pièce d'identité des gens de mer, cette question ne sera pas préoccupante.

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que le Conseil de l'Azerbaïdjan pour la navigation en mer Caspienne est d'accord.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation renvoie à sa réponse à la question A1 a).

Syndarma: Il vaudrait mieux ne pas mentionner spécifiquement cette question dans le document.

Bulgarie. Cela est conforme à la législation bulgare.

Chili. L'Etat sera obligé d'attribuer la pièce d'identité lorsque toutes les conditions légales à cette fin seront réunies.

Costa Rica. La Direction générale de l'immigration et du statut des étrangers n'est pas d'accord car, si l'Etat Membre n'est pas tenu de délivrer la pièce d'identité dans ces cas, il est probable qu'aucun autre Etat ne le fera.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation approuve les commentaires de l'ISF.

Equateur. Un statut juridique, même provisoire, doit être accordé au travailleur dans ce cas.

Espagne. Il faudrait veiller à ce que le marin dispose de ces documents.

Estonie. AAE: Cette organisation d'employeurs évoque un risque de discrimination. Accepter ces personnes devrait aussi impliquer que l'on reconnaisse leur droit au travail.

France. Dans la mesure où le réfugié ou l'apatride représenterait une menace pour la sécurité, l'Etat concerné pourrait se réserver le droit de ne pas délivrer la pièce d'identité.

Armateurs de France: Cette organisation renvoie aux commentaires de l'ISF concernant les difficultés que cette question pourrait soulever.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: La durée de résidence devrait être supérieure à quinze ans.

Honduras. Le gouvernement n'est pas d'accord et renvoie à son commentaire à la question A1 c) i).

Hongrie. Renvoyant à son commentaire à la question A1 a), le gouvernement reste neutre.

Inde. Les décisions sur ces cas peuvent être laissées à l'appréciation de chaque Etat Membre.

Indonésie. INSA: L'Etat qui accorde l'asile devrait être obligé de délivrer des documents de voyage comme le passeport et la pièce d'identité des gens de mer.

Italie. CONFITARMA: L'organisation souscrit aux commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Non. L'Etat doit délivrer la pièce d'identité dans tous les cas.

Libéria. Le gouvernement renvoie à son commentaire à la question A1 c) i).

Malte. Le gouvernement indique que les représentants des travailleurs ne sont pas d'accord avec cette clause.

Namibie. La délivrance de la pièce d'identité dans ces cas devrait être facultative; cependant, étant donné la réglementation plus stricte actuellement en vigueur dans beaucoup de pays ou de régions, cela pourrait causer des difficultés aux marins.

Nicaragua. En cas de doute concernant le caractère exceptionnel d'un cas, l'Etat devrait pouvoir décider de délivrer ou non une pièce d'identité aux gens de mer.

Nigéria. Il ne devrait pas être obligatoire de délivrer la pièce d'identité à un non-ressortissant, pour autant que les conditions exigées pour assurer la sécurité nationale sont observées.

Panama. CMP: Les marins réfugiés devraient avoir le droit d'exercer leur métier sous le pavillon de l'Etat qui leur a accordé l'asile.

Philippines. La délivrance de la pièce d'identité des gens de mer n'est pas un droit acquis à la naissance mais un privilège et une prérogative de l'Etat.

Uruguay. Le gouvernement indique qu'il faut établir un critère à cet égard.

ISF. L'ISF approuve cette solution, car elle minimiserait les obstacles à une large ratification. Pour la même raison, les Etats Membres qui ratifient l'instrument ne devraient pas être

tenus d'accepter que la pièce d'identité des gens de mer soit délivrée aux réfugiés par un autre Membre pour faciliter la permission à terre ou le transit. Cependant, le paragraphe 2 de l'article 2 proposé semble prévoir la solution opposée, en contradiction avec le paragraphe 4 de l'article 6 de la convention n° 108 (concernant le droit, en dernier ressort, de refuser l'entrée dans le pays). Etant donné que rien dans l'instrument n'empêche l'Etat Membre de délivrer les pièces d'identité aux réfugiés, il vaudrait mieux que cette question ne soit pas mentionnée expressément.

Devrait-il être possible que la pièce d'identité des gens de mer soit délivrée par l'Etat dans lequel le marin est un résident permanent (en plus des cas mentionnés dans la question précédente) (voir avant-projet, article 2.2)? **Qu. A1 d)**

Réponses affirmatives: 42. Albanie, Allemagne, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Equateur, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, Guatemala, Honduras, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Panama, Pérou, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CMP (Panama); Association royale des armateurs des Pays-Bas (KVNR) (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 17. Algérie, Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Chine, Egypte, Espagne, Finlande, France, Grèce, Inde, Liban, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Qatar, Fédération de Russie.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie).

Organisation de travailleurs: Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 2. Hongrie, Maurice.

Commentaires

Allemagne. Le gouvernement considère que la délivrance de la pièce d'identité dans ces cas peut être coordonnée avec l'Etat d'origine.

VDR: Dans des cas exceptionnels, par exemple lorsque le pays dont le marin est ressortissant n'existe plus, il serait dans l'intérêt des employeurs de permettre aux non-ressortissants de se faire délivrer des papiers d'identité par le pays dans lequel ils ont leur résidence permanente. Cependant, cette question devrait plutôt être traitée dans une résolution de la Conférence internationale du Travail.

Arabie saoudite. Le document n'est délivré qu'aux ressortissants saoudiens.

Australie. Le gouvernement estime que, si l'employeur ou l'Etat employeur délivrait la pièce d'identité des gens de mer, cela ne poserait pas de problème. A cet égard, il renvoie à sa réponse à la question A1 a) ci-dessus.

Brésil. CONTTMAF: L'Etat dans lequel le marin est un résident permanent est parfaitement en mesure de vérifier les documents requis pour établir la pièce d'identité.

Syndarma: Le document devrait être délivré par l'Etat dont le marin est ressortissant et, seulement à titre exceptionnel, aux non-ressortissants par le pays où ils ont leur résidence permanente. Il est préférable de ne pas inclure une telle disposition.

Canada. La réponse du gouvernement est oui, mais seulement dans les cas exceptionnels mentionnés dans son commentaire à la question A1 c).

Chili. ANA: Cette proposition devrait être incorporée dans une résolution et non dans le nouvel instrument.

CPC: L'Etat peut exercer un contrôle sur ses résidents.

Costa Rica. La Direction générale de l'immigration et du statut des étrangers n'est pas d'accord en raison de la difficulté du contrôle de l'utilisation de ces documents par les étrangers.

Cuba. La possibilité de délivrer la pièce d'identité aux résidents permanents pourrait contribuer à régler le problème actuel de beaucoup de marins, y compris cubains, qui ne résident pas dans leur pays d'origine.

Danemark. Le gouvernement renvoie à ses commentaires à la question A1 b) ci-dessus.

Association des armateurs danois: L'organisation souscrit aux commentaires de l'ISF.

Egypte. La pièce d'identité des gens de mer ne devrait être délivrée qu'aux ressortissants.

Estonie. Etre résident et être assujéti à l'impôt dans le pays concerné devrait être suffisant pour acquérir le droit de se faire délivrer la pièce d'identité.

Etats-Unis. Le gouvernement est d'accord pourvu que le service officiel qui délivre la pièce d'identité vérifie les informations et la validité des documents «générateurs» utilisés comme base pour établir la pièce d'identité. Cela suppose également que les pièces d'identité sont établies dans le cadre des programmes de vérification mis au point conformément à l'instrument.

Finlande. Dans ce cas, le document peut et devrait être délivré à l'étranger par les autorités nationales du pays d'origine des gens de mer.

France. Le gouvernement réserve sa position eu égard à la législation de la Communauté européenne concernant les résidents de longue durée qui est en cours d'élaboration.

Armateurs de France: L'organisation renvoie aux conditions détaillées indiquées dans les commentaires de l'ISF.

Grèce. La réglementation susmentionnée ne devrait pas être obligatoire.

Honduras. Le gouvernement est d'accord à condition que le marin apporte la preuve de sa qualification et que l'autorité d'immigration autorise la délivrance de la pièce d'identité.

Inde. Les pièces d'identité des gens de mer ne devraient être délivrées que par l'Etat qui a délivré le passeport.

Indonésie. INSA: La pièce d'identité ne devrait être délivrée que par l'Etat dont le marin est ressortissant.

Italie. CONFITARMA: L'organisation renvoie aux commentaires de l'ISF.
Lega Pesca: Oui.

Japon. Il devrait aussi être possible à un marin étranger qui rejoint un navire tombant sous la juridiction d'un Etat du pavillon de se faire délivrer une pièce d'identité. Pour les autres cas exceptionnels, tels que celui des réfugiés, la décision devrait être laissée à l'appréciation de chaque Membre.

Liban. Le gouvernement n'est pas d'accord en raison de la difficulté à vérifier l'identité dans ce cas.

Libéria. Le gouvernement approuve provisoirement cette proposition. Il indique cependant que certains Etats dont les gens de mer sont ressortissants ne délivreraient pas de brevets de capacité ni de pièces d'identité afin de contrôler les droits à pension; par exemple, un marin ayant droit à une pension dans son pays d'origine devrait rendre tous ses certificats de navigation pour la recevoir. La question qui est soulevée est celle de savoir comment un marin, dans le cadre d'un tel système, pourrait, si l'Etat du pavillon ne délivre pas le document, répondre aux exigences du nouvel instrument.

Malte. Le gouvernement est d'accord pour autant que le titulaire de la pièce d'identité n'en possède pas une similaire délivrée par un autre Etat en vertu d'un autre type de relation.

Namibie. Le gouvernement approuve cette proposition si la disposition applicable est facultative.

Nigéria. Dans la plupart des Etats, la condition requise pour obtenir la pièce d'identité est d'être en possession d'un permis de séjour.

Norvège. Le pays dont le marin est ressortissant devrait être celui qui délivre les documents de voyage, lesquels peuvent être obtenus à l'étranger auprès des consulats.

Pologne. Le gouvernement considère que le terme «résident permanent» est très général. En vertu de la législation polonaise, un étranger peut rester sur le territoire de la Pologne s'il est muni d'un visa de résidence, d'un permis de séjour d'une durée déterminée ou d'un permis d'établissement. En conséquence, il paraîtrait judicieux de définir une catégorie de «résidents permanents» donnant aux apatrides le droit de se faire délivrer la pièce d'identité des gens de mer. Ce droit ne devrait être exercé que par les personnes qui se trouvent en Pologne sur la base d'un permis d'établissement ou d'un permis de séjour de durée déterminée.

Portugal. Le marin devrait être un résident officiel et remplir d'autres conditions imposées par la loi; il devrait en particulier avoir l'intention de travailler à bord d'un navire battant pavillon de l'Etat qui délivre la pièce d'identité et être muni d'un contrat passé avec un armateur de ce même Etat. L'authenticité des documents de voyage du marin ressortissant d'un Etat tiers devra toujours être certifiée.

Roumanie. Un marin muni d'un permis de séjour devrait avoir le droit de travailler.

Royaume-Uni. Dans un petit nombre de cas, il peut être indiqué que le pays de résidence délivre les documents aux non-ressortissants qui ne sont pas en mesure de les obtenir du pays dont ils sont des nationaux.

République-Unie de Tanzanie. Le gouvernement est d'accord pourvu que le marin ait suivi une formation professionnelle et reçu un certificat d'aptitude.

ISF. L'organisation approuve la proposition, mais à certaines conditions. Dans certains cas, comme lorsque le pays dont le marin est ressortissant n'existe plus, il serait dans l'intérêt des employeurs de permettre que les non-ressortissants puissent se faire délivrer des pièces d'identité par le pays dans lequel ils ont le statut de résidents permanents. Afin de limiter les obstacles à la ratification, il ne paraît pas nécessaire d'inclure dans l'instrument une mention spécifique sur ce point. Là encore, la principale question est de savoir si les Etats seraient en mesure d'exercer le même contrôle sur les non-ressortissants que sur les ressortissants pour établir leur identité. Etant donné que l'Etat du port a le droit mais non l'obligation d'autoriser l'admission des marins lorsque les documents ne sont pas conformes aux dispositions de la convention n° 108 ou du nouvel instrument, le fait d'ajouter une référence spécifique à cette question qui, au besoin, devrait être traitée dans une résolution de la Conférence internationale du Travail ne facilitera pas les choses.

Qu. A1 e) *Quels documents les autorités compétentes de votre pays exigent-elles pour délivrer la pièce d'identité des gens de mer (voir avant-projet, article 2)?*

Réponses (les énumérer)

Algérie. Certificat de nationalité, extrait de casier judiciaire, certificat médical attestant l'aptitude physique au travail, certificat de qualification.

Allemagne. Passeport allemand ou permis de séjour, et preuve de l'emploi à bord d'un navire marchand battant pavillon allemand.

Arabie saoudite. Nationalité saoudienne, qualification technique avec une expérience du travail à bord, contrat de travail maritime (le cas échéant) et âge minimum 18 ans.

Argentine. Les mêmes documents que ceux qui sont exigés pour la délivrance du passeport, et un brevet de capacité.

Australie. L'Australie ne délivre pas de pièce d'identité des gens de mer aux marins australiens. Ils sont munis de leur passeport et des documents remis par leur employeur pour prouver leur qualité de marin.

Azerbaïdjan. Passeport, deux photographies et déclaration de l'employeur.

Bélarus. Passeport, diplôme d'officier de navire ou certificat de membre d'équipage, demande d'un armateur ou d'un employeur, formulaire de demande de la pièce d'identité, extrait des états de service des dix dernières années, livret militaire.

Brésil. CONTTMAF: Acte de naissance ou de mariage, présentation par le Département des ports et des côtes (DPC), carte d'entrée et d'enregistrement, et une photographie.
Syndarma: Idem.

Bulgarie. Formulaire de demande sur lequel figurent renseignements personnels, photographies, lettre de l'armateur certifiant l'emploi sur un navire, brevet de capacité.

Canada. Acte de naissance, carte d'identité nationale ou passeport.

Chili. Acte d'état civil et extrait de casier civil, certificat médical attestant l'aptitude physique au travail, certificat de fin d'études secondaires, certificat de qualification.

ANA, CPC: Ces organisations d'employeurs mentionnent aussi la carte d'identité et une photographie récente.

Chine. Le demandeur doit avoir la nationalité chinoise et être un marin professionnel. En outre rien, en vertu de la législation nationale, ne doit l'empêcher de quitter le pays.

Costa Rica. La carte d'identité et un document établi par l'employeur attestant l'occupation et la fonction.

Croatie. Certificat attestant la sensibilisation à la sécurité (Convention STCW VI/1 de l'OMI) et certificat d'aptitude délivré par un médecin.

Cuba. Chaque Etat régit cet aspect par des documents prouvant l'identité et la profession.

Danemark. Passeport ou permis de conduire et acte de naissance (les documents originaux).

Egypte. Acte de naissance, photocopie de la carte d'identité, extrait de casier judiciaire, livret militaire, photocopies des principaux diplômes et certificat d'aptitude délivré par un médecin.

Equateur. Il est impossible d'obtenir cette information.

Erythrée. Les marins doivent être Erythréens et avoir fait des études ou avoir une expérience en tant que marins. Leur personnalité et leur état de santé sont examinés.

Estonie. Formulaire de demande, pièce d'identité, deux photographies, confirmation par l'employeur ou l'agence de placement, reçu du paiement de la taxe étatique.

Etats-Unis. Preuve de la citoyenneté américaine (par exemple, acte de naissance, passeport des Etats-Unis, certificat de naturalisation) ou, pour les non-ressortissants, «une preuve documentaire émanant du Service de l'immigration et de la naturalisation des Etats-Unis (INS) que le marin est admis légalement aux Etats-Unis en tant que résident permanent», auquel titre sont considérés comme acceptables un récépissé d'immatriculation de l'étranger délivré par l'INS et correctement avalisé ou une déclaration d'intention de devenir citoyen américain établie par le tribunal des naturalisations.

Finlande. Formulaire de demande, photographies et certificat attestant la qualité de marin.

France. Offre d'engagement ferme d'un armateur, concrétisée par un engagement à la fin de la procédure d'identification, certificat d'aptitude physique établi par le médecin du Service de santé des gens de mer, photocopies des titres de qualification professionnelle, extrait de casier judiciaire, deux photographies d'identité, extrait d'acte de naissance ou toute autre pièce mentionnant la filiation, pièce justificative de la naturalisation pour les marins naturalisés français.

Grèce. Preuve de la citoyenneté grecque, certificat médical, certificat attestant que l'intéressé a accompli le service militaire, certificat attestant qu'il n'a pas commis certains délits (contrebande, par exemple) et certification des informations figurant sur la carte d'identité (photographie).

Honduras. Certificats attestant les études suivies et documents personnels.

Hongrie. Certificat concernant l'aptitude physique et les données sanitaires, certificat concernant les éventuels voyages antérieurs en mer, certificat de qualification, document portant les données personnelles du demandeur, états de service antérieurs, le cas échéant, et brevet de capacité.

Inde. Passeport, brevet de capacité ou certificat attestant que la formation prescrite pour chaque catégorie professionnelle a été suivie, certificat médical attestant l'aptitude physique, certificat attestant que le cours de sensibilisation prescrit dans le Code STCW a été suivi, photographie.

Indonésie. Passeport et autres documents.

APINDO: La déclaration de conduite et de comportement établie par les services de police est obligatoire.

INSA: Livret des gens de mer et lettre d'engagement de l'armateur.

Italie. Acte de naissance, certificat de nationalité, certificat d'aptitude au travail délivré par le médecin du port et certificat de vaccination contre la variole, diplôme de natation et d'aviron délivré par l'autorité maritime, autorisation écrite des parents ou du tuteur pour les gens de mer âgés de moins de 18 ans, certificat de domicile dans une ville italienne, autres documents professionnels d'importance secondaire et une photographie.

Lega Pesca: Outre les documents susmentionnés, trois photographies (dont une authentifiée) et vaccination contre le tétanos.

Japon. Formulaire de demande, certificat d'engagement, photocopie du livret de famille ou pièces justificatives attestant le nom, le domicile et la date de naissance du marin, portrait photographique en pied de face.

Kazakhstan. Passeport, brevet de capacité, états de service, certificat d'engagement de l'armateur. Le gouvernement relève cependant qu'au Kazakhstan aucune pièce d'identité n'est délivrée actuellement aux gens de mer.

Koweït. Passeport, attestation d'emploi en mer délivrée par une compagnie immatriculée au Koweït, formulaire de demande.

Libéria. Passeport en cours de validité, examen médical valable de l'état de santé, lettre d'engagement d'un employeur exploitant légitimement un navire du Libéria, lettre de demande avec déclaration sous serment et photographie récente.

Lituanie. Passeport national et brevet de capacité.

Malte. Carte d'identité ou passeport, certificat attestant les qualifications et l'expérience du travail en mer, certificat médical et certificat de bonne conduite délivré par le commissaire de police.

Maurice. Livret de débarquement du marin.

Mauritanie. CGTM: Diplôme d'une école maritime, certificat de citoyenneté, acte de naissance, certificat médical, photographies d'identité, livret à l'épreuve des falsifications (contenant des indications en filigrane).

Myanmar. Pièce d'identité nationale.

Namibie. Pièces d'identité nationale (carte d'identité et passeport).

NEF: Carte d'identité, livret des gens de mer et documents attestant les qualifications.

NUNW: Livret des gens de mer.

Nicaragua. Dans le cas des nationaux, pièce d'identité, passeport et acte de naissance; dans le cas des étrangers, permis de séjour et passeport.

Nigéria. Visa, acte de naissance, nom de famille et autres noms, adresse du demandeur et données concernant l'employeur.

Norvège. Passeport.

Nouvelle-Zélande. N'ayant pas ratifié la convention n° 108, la Nouvelle-Zélande ne délivre pas de pièce d'identité des gens de mer.

Panama. APOM: Passeport, certificat médical, diplôme universitaire et brevet de capacité.

Pays-Bas. Les marins néerlandais se voient délivrer un livret qui indique leurs états de service et contient d'autres informations de caractère professionnel. Ce livret n'est pas un document d'identité.

Pérou. Brevet de capacité délivré par l'Ecole de la marine marchande nationale (*Almirante Grau*), et certificat médical.

Philippines. Acte de naissance sur du papier sécurisé (SECPA) authentifié par le Bureau national de statistique (un organisme étatique); agrément du Bureau national d'enquête (NBI); pièce attestant le niveau d'instruction (fin d'études secondaires au minimum pour le personnel subalterne et les officiers non affectés au service d'un navire); pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens, permis de pratiquer délivré par la Commission de réglementation professionnelle (PRC); certificat attestant la participation à un cours sur la sécurité et à d'autres cours de formation conformément à la Convention STCW de l'OMI telle qu'elle a été modifiée; certificat attestant l'expérience en mer pour le personnel subalterne et les officiers non affectés au service d'un navire.

Pologne. Carte d'identité ou passeport, décision d'un organe responsable des questions civiles d'autoriser le demandeur à aller à l'étranger et, dans le cas des étrangers, certificat attestant la qualité de résident permanent.

Portugal. Deux photographies récentes en couleur, photocopie de la carte d'identité, autorisation du père, de la mère ou du tuteur, la signature étant authentifiée par un notaire (dans le cas des marins âgés de 16 à 18 ans), document(s) attestant les qualifications, certificat d'aptitude physique et psychique au travail, photocopie du carnet de santé mentionnant la vaccination contre le tétanos et les autres vaccinations requises par la législation en vigueur, certificat attestant une formation à la sécurité et à la survie en mer ou des connaissances dans ce domaine.

Qatar. Brevet de capacité et références des employeurs.

Roumanie. Carte d'identité, certificat de qualification, certificat médical et brevet d'aptitude décerné à la suite d'une formation de base conformément à la Convention STCW de l'OMI.

Syndicat libre des gens de mer: Acte de naissance et document de demande d'emploi établi par l'armateur ou la compagnie de transport maritime.

Royaume-Uni. i) Statut de citoyen britannique, ou passeport britannique et statut de résident permanent au Royaume-Uni, ou citoyenneté d'un pays du Commonwealth et statut de résident permanent au Royaume-Uni, ou statut de citoyen irlandais; et ii) lettre d'admission d'une compagnie maritime *bona fide*.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: Curriculum vitae, formulaire de demande et certificat du commissariat militaire ou livret militaire prouvant que le marin est libéré des obligations militaires.

République arabe syrienne. Certificat légal établi par la police criminelle, attestation de libération des obligations militaires, certificat médical, certificat attestant la participation au cours primaire pour les gens de mer, deux photos d'identité.

République-Unie de Tanzanie. Acte de naissance ou déclaration sous serment concernant la naissance, et brevets de capacité pertinents délivrés par un institut nautique.

République tchèque. Carte d'identité nationale ou passeport, livret des gens de mer ou certificat de travail établi par l'armateur ou l'entreprise gestionnaire de l'équipage, certificat de groupe sanguin et brevet de capacité.

Ukraine. Les autorités compétentes exigent des documents de l'armateur ou de l'employeur confirmant les qualifications du marin et son affectation.

Uruguay. Carte d'identité, carnet de santé, livret d'embarcation, certificat du groupe sanguin.

Résumé du Bureau

Presque toutes les réponses sont favorables à la proposition selon laquelle la pièce d'identité des gens de mer ne devrait être délivrée que par l'Etat dont le marin est ressortissant, qui est le mieux à même de vérifier les informations qui y figurent. Une réponse négative était fermement en faveur de la délivrance de la pièce d'identité par l'Etat du pavillon.

Pour ce qui est de la délivrance, dans des cas exceptionnels, de la pièce d'identité des gens de mer aux réfugiés et aux apatrides, les réserves ont été plus nombreuses, la moitié seulement des réponses étant affirmatives. La délivrance, dans des cas exceptionnels, d'une pièce d'identité à d'autres catégories de marins a toutefois été suggérée dans certaines réponses, pour autant que l'identité des intéressés puisse être vérifiée.

Dans le cas des réfugiés, la majorité des réponses sont favorables à la délivrance de la pièce d'identité par l'Etat qui leur a accordé l'asile, mais ce pays ne devrait pas être tenu de le faire.

Plus de la moitié des réponses indiquent que les Etats devraient pouvoir délivrer la pièce d'identité aux ressortissants étrangers qui ont le statut de résidents permanents.

La plupart des pays exigent plus d'un document établissant l'identité: passeport, certificat d'identité, acte de naissance, certificat de citoyenneté et autres documents attestant la formation et la certification dans certains cas.

A2. LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DE LA PIÈCE D'IDENTITÉ

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

Réponses affirmatives: 58. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMN (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Finlande, Uruguay.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili).

Autre: 1. Allemagne.

Commentaires

Algérie. Cette mesure est nécessaire pour instaurer un modèle international agréé.

Allemagne. VDR: Voir les commentaires de l'ISF.

Australie. L'instrument devrait tenir compte des principes établis par l'OACI, et la pièce d'identité être uniformisée pour permettre une reconnaissance aisée par les services de l'immigration. L'instrument devrait établir uniquement les éléments de base de la pièce, les critères techniques devant figurer sur un modèle présenté en annexe.

Brésil. CONTTMAF: Une normalisation faciliterait la reconnaissance de la pièce d'identité au plan international.

Syndarma: La pièce d'identité devrait respecter des critères pour une reconnaissance instantanée établis par les fonctionnaires de l'immigration et une identification aisée des porteurs.

Bulgarie. Les pièces d'identité devraient être normalisées de sorte à pouvoir être reconnues instantanément par les fonctionnaires de l'immigration. Elles devraient présenter un nombre suffisant d'éléments d'information pouvant être vérifiés facilement au moyen d'équipements courants et bon marché.

Chili. ANA: Une telle solution faciliterait l'acceptation de la pièce d'identité au plan international.

CPC: Chaque pays doit rester souverain en la matière.

Costa Rica. Une telle solution permettrait d'empêcher la falsification de la pièce d'identité.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation fait siens les commentaires de l'ISF.

Egypte. Oui, pour autant que les droits de l'homme et la législation relative à la protection des données personnelles sont respectés et que toute complication d'ordre pratique est évitée.

Equateur. Une telle solution permettrait un contrôle plus précis des pièces d'identité.

Etats-Unis. Oui, sous réserve que la pièce d'identité soit conforme aux normes internationales applicables (voir également la réponse à la question A2 d) et au contenu de la communication adressée par les Etats-Unis le 12 avril 2002 (MSC 75/17/34). Ce document présente un ensemble de propositions relatives à l'identification des gens de mer par lesquelles le gouvernement réaffirme son attachement à un renforcement des prescriptions relatives aux pièces d'identité des gens de mer en vue d'une amélioration de la sécurité maritime. Il est proposé ainsi que le nouvel instrument relatif à un système d'identification des gens de mer vise à

répondre aux impératifs suivants: i) identification positive et vérifiable au moyen d'une norme garantissant que la personne qui présente le document est bien celle à qui celui-ci a été délivré et la possibilité d'établir l'authenticité du document auprès d'une source; ii) uniformité grâce à une norme universelle; iii) acceptabilité, soit une norme pratique, facile à appliquer, économique et propre à ne pas entraver les échanges; iv) fiabilité, soit une norme à caractère pratique; v) sécurité, soit une norme propre à garantir que le système ne peut pas être contourné; et vi) interaction, soit une norme prévoyant l'échange de renseignements entre les Etats Membres grâce à la mise en place d'un mécanisme d'identification des gens de mer permettant l'accès immédiat aux données. Le gouvernement estime en outre que, pour parvenir à ces objectifs, la pièce d'identité des gens de mer, ou le système correspondant en amont, devrait contenir les éléments suivants: photo numérique, signature du titulaire, nom de l'autorité de délivrance, preuve de la nationalité, indication de la qualification du marin, autorisation d'entrer dans d'autres pays et moyens d'identification biométriques (établis dans le cadre de l'ISO).

Finlande. Chaque Etat Membre ayant ratifié l'instrument devrait pouvoir décider librement du détail de la présentation et du contenu des pièces d'identité des gens de mer, conformément à la convention n° 108. Il conviendrait de continuer d'établir ces critères dans les grandes lignes sans viser une normalisation véritable.

France. Ces critères devraient être conformes à ceux définis par l'OACI pour les documents de voyage. La pièce d'identité devrait comporter une photo intégrée ainsi qu'une zone de lecture en machine telle que définie par l'OACI. Cependant, il ne peut être question de définir avec trop de précision les caractéristiques du papier, du fond d'impression ou des matériaux employés.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: La pièce d'identité devrait être imperméable, infalsifiable et imputrescible.

Inde. Une présentation normalisée faciliterait la reconnaissance de la pièce d'identité.

Italie. CONFITARMA: Voir les commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Oui.

Liban. Le gouvernement propose d'augmenter le nombre de termes codifiés.

Libéria. Le nouvel instrument devrait fixer des critères minimums à cet égard, les autorités de délivrance devant rester libres d'introduire des critères complémentaires.

Namibie. Oui, pour empêcher toute modification non autorisée de la pièce d'identité.

Nigéria. Oui, pour que la pièce d'identité soit aisément reconnaissable par les fonctionnaires de l'immigration.

Panama. Oui, pour autant que les dernières technologies en date sont mises à profit (voir, par exemple, les nouveaux passeports du Panama).

Pays-Bas. La normalisation est un élément important.

Portugal. Oui, mais en conformité avec les spécifications énoncées dans le document 9303 de l'OACI relatif aux normes de sécurité applicables aux documents de voyage lisibles à la machine et dans le texte du Conseil de l'Union européenne intitulé «Normes minimales en matière de sécurisation des documents de voyage 'UE'».

Uruguay. Non car les caractéristiques physiques sont connues dès lors que l'on examine la pièce d'identité elle-même.

ISF. L'existence d'un modèle international agréé se présentant sous une forme normalisée faciliterait la reconnaissance et l'acceptation des pièces d'identité des gens de mer par les autorités nationales compétentes. Les employeurs embauchant des marins de nationalités différen-

tes de façon habituelle en tireraient également profit. L'essentiel est de garantir que les pièces d'identité respectent bien des critères normalisés afin de permettre leur reconnaissance instantanée par les fonctionnaires de l'immigration partout dans le monde. La pièce devrait présenter suffisamment d'éléments d'information – sous une forme permettant une vérification aisée au moyen d'un équipement abordable conforme aux normes internationales – pour permettre à l'Etat du port de confirmer l'identité du porteur.

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

Réponses affirmatives: 54. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); ESA (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 4. Arabie saoudite, Equateur, Finlande, Japon.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili).

Organisation de travailleurs: FNSM (France).

Autres: 3. Allemagne, Myanmar, Pologne.

Commentaires

Allemagne: VDR: Oui, sous réserve que cela semble acceptable à la majorité des gouvernements et n'empêche pas une large ratification de l'instrument.

Arabie saoudite. Le nouvel instrument ne devrait pas aller plus loin que ce que prévoit la convention n° 108.

Australie. Voir la réponse à la question A2 a).

Brésil. CONTTMAF: Voir la réponse à la question A2 a).

Syndarma: Oui, sous réserve que ce modèle soit accepté par la grande majorité des gouvernements, de sorte à ne pas nuire à l'adoption de l'instrument.

Bulgarie. Les pièces d'identité en vigueur en Bulgarie sont conformes au document 9303 de l'OACI et les passeports (y compris le passeport des gens de mer) sont au format ID-3.

Canada. L'instrument ne devrait mentionner que des critères minimums. Les spécifications établies par l'OACI pour les titres de voyages devraient faire office de norme internationale.

Chine. L'existence d'un modèle international agréé permettrait une reconnaissance aisée de la pièce d'identité par les fonctionnaires des douanes des différents pays.

Croatie. Le modèle international devrait servir de référence.

Danemark. Compte tenu de la règle I/2 de la convention STCW et de la section A-I/2 du Code STCW de l'OMI, il pourrait être envisagé de faire figurer en annexe au nouvel instrument une description formelle de la pièce d'identité des gens de mer, les parties devant rester libres de s'en éloigner pour autant que le document présente bien les informations nécessaires.

Association des armateurs danois: L'organisation s'associe aux commentaires de l'ISF.

Egypte. Oui, sous réserve que la pièce d'identité des gens de mer soit délivrée par l'autorité compétente et conformément à la législation nationale.

Equateur. Non, à moins que les Membres ne choisissent un modèle clair et facile à comprendre, d'une utilisation par conséquent aisée.

Etats-Unis. Oui, sous réserve que la question de la lecture à la machine et le droit au respect de la vie privée soient dûment pris en compte.

Finlande. Voir la réponse à la question A2 a).

France. Voir la réponse à la question A2 a).

Honduras. Le gouvernement est favorable à une uniformisation de la présentation et des éléments d'information présentés au plan international.

Inde. Oui, sous réserve que ce nouveau système soit facile à mettre en œuvre et à la portée de tous les pays.

Indonésie. APINDO: Oui, sous réserve que cela ne pose pas de difficultés aux gens de mer en termes d'emploi.

Italie. CONFITARMA: Voir les observations de l'ISF.

Legambiente: Oui.

Japon. Cette proposition semble s'éloigner excessivement de l'objectif initial, qui est d'élaborer une norme claire.

Libéria. Oui, compte tenu de la précision figurant dans la réponse à la question A2 a). Le modèle choisi devrait être acceptable au plan international et rappeler celui de la carte bancaire, si répandu aujourd'hui.

Namibie. Il conviendrait que la norme continue d'être formulée en termes généraux.

Nicaragua. Oui, sous réserve que le modèle soit conforme aux normes internationales relatives aux titres de voyage.

Nigéria. Oui, dans un souci d'uniformité.

Pays-Bas. Oui, pour empêcher la circulation d'un grand nombre de modèles différents, comme c'est le cas actuellement.

Philippines. Oui, dans un souci d'uniformité.

Qatar. Si les pièces d'identité délivrées par les différents Etats n'étaient pas retenues, l'instrument serait sans objet.

Roumanie. Oui, de sorte à rendre bien plus difficile la falsification des pièces d'identité des gens de mer.

Royaume-Uni. Oui. Il serait judicieux d'utiliser les normes applicables aux titres de voyage et aux pièces d'identité telles qu'établies dans le document 9303 de l'OACI, qui sont reconnues partout dans le monde.

ISF. Les employeurs auraient avantage en principe à une uniformisation maximum de la présentation et du format de l'ensemble des pièces d'identité. L'existence d'un modèle international agréé serait donc utile, sous réserve cependant qu'une telle solution semble acceptable à la majorité des gouvernements et qu'elle ne soit pas propre à empêcher la large ratification du nouvel instrument.

Le modèle international devrait être:

Qu. A2 c)

i) adopté par la Conférence internationale du Travail et reproduit dans une annexe au nouvel instrument (voir avant-projet, article 3);

Réponses affirmatives: 54. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Arabie saoudite, Espagne, Japon.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); AAE (Estonie).

Autres: 3. Allemagne, Myanmar, Pologne.

ii) *régulièrement mis à jour par la Conférence conformément à une procédure d'amendement simplifiée (voir avant-projet, article 3);*

Réponses affirmatives: 49. Albanie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 8. Algérie, Arabie saoudite, Chine, Honduras, Japon, Kazakhstan, Lituanie, Fédération de Russie.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); AAE (Estonie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisation de travailleurs: Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Myanmar, Pologne.

iii) *en vertu de cette procédure, l'adoption de ces amendements exigerait la majorité des deux tiers et ils devraient être conformes aux normes ou aux critères établis par les dispositions du nouvel instrument (voir avant-projet, article 3).*

Réponses affirmatives: 50. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte,

Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 8. Arabie saoudite, Chine, Honduras, Japon, Kazakhstan, Libéria, Roumanie, Fédération de Russie.

Organisations d'employeurs: AAE (Estonie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Autres: 3. Allemagne, Myanmar, Pologne.

Commentaires

Allemagne. VDR: Oui, sous réserve qu'une telle solution semble acceptable à la majorité des gouvernements et qu'elle n'empêche pas une large ratification de l'instrument. Cependant, de tels amendements ne devraient pas être trop fréquents afin de ne pas créer de problèmes pratiques sur le plan administratif. Toute étude approfondie visant la révision du modèle devrait être confiée à un autre organe tripartite semblable, par exemple au Groupe de travail mixte OMI/OIT, qui a mis au point un modèle normalisé pour l'enregistrement des heures de travail conformément aux recommandations de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Si des amendements doivent être approuvés par la Conférence, une solution faisant intervenir la majorité des deux tiers pourrait être acceptable.

Australie. Le modèle figurant en annexe au nouvel instrument devrait être désigné avec mention de la date d'adoption (par exemple «Annexe 2003») afin de faciliter la distinction des différentes versions. La procédure d'amendement simplifiée devrait être réservée aux dispositions qui risquent de devenir obsolètes du fait de l'évolution technologique et au modèle figurant en annexe. Il pourrait être souhaitable d'autoriser le Conseil d'administration à approuver ces amendements selon les modalités similaires à celles que la Conférence internationale du Travail a approuvées en juin 2002 dans le cas de la liste des maladies professionnelles annexée à la recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002. Toute proposition d'amendement relative à des aspects autres que ceux qui sont liés à l'évolution technologique devrait être traitée conformément à la procédure d'amendement ordinaire.

Azerbaïdjan. Le gouvernement répond par l'affirmative à l'ensemble des questions et indique que la Confédération des syndicats n'est pas favorable à la proposition relative à la procédure d'amendement.

Brésil. CONTTMAF: Faire figurer le modèle en annexe faciliterait l'uniformisation des pièces d'identité, et le système d'amendement proposé permettrait davantage de souplesse et rendrait le document plus sûr.

Syndarma: Tout modèle international devrait pouvoir être mis à jour conformément à l'évolution technologique mais, pour que l'instrument atteigne effectivement son but, les amendements devraient être limités au strict minimum. L'adoption des amendements à une majorité des deux tiers est une solution acceptable pour autant que les grands pays maritimes figurent parmi ces deux tiers.

Bulgarie. Oui, sous réserve que de tels amendements ne soient adoptés que de façon occasionnelle et en cas d'absolue nécessité. Une mise à jour régulière entraînerait une certaine confusion ainsi que des problèmes d'ordre administratif.

Canada. Les pièces d'identité des gens de mer doivent rester conformes aux spécifications établies par l'OACI.

Chili. Oui, mais en coordination avec l'OMI, qui a établi dans la Convention STCW des critères relatifs à cet aspect et notamment aux brevets de capacité des gens de mer. En outre, il est envisagé de faire figurer des dispositions relatives aux pièces d'identité des gens de mer dans la Convention SOLAS.

Chine. Non pour ce qui touche à la possibilité d'amendements, le modèle de pièce d'identité devant de préférence demeurer inchangé. Des modifications régulières entraîneraient une surcharge de travail pour l'administration des Etats qui doivent délivrer un grand nombre de ces documents. En outre, les organisations représentant les gens de mer affirment que ceux-ci ne devraient pas avoir à assumer eux-mêmes les coûts entraînés par le renouvellement des pièces d'identité.

Croatie. Les gens de mer et les autorités ne devraient pas devoir assumer une charge excessive du fait d'amendements trop fréquents.

Danemark. Des dispositions transitoires devraient être prévues pour garantir que les pièces d'identité des gens de mer ne perdent pas leur validité avant échéance du fait de l'adoption d'éventuels amendements.

Association des armateurs danois: Voir commentaires de l'ISF.

Egypte. Les Etats Membres devraient disposer d'une période transitoire suffisante pour pouvoir procéder à la modification éventuelle des pièces d'identité et aménager la législation et la pratique nationales.

Espagne. Non, dans le cas de la question A2 c) i). Les services de l'immigration estiment que l'adoption des amendements devrait être du ressort d'un autre organe.

Estonie. AAE: Une telle proposition aboutirait à une augmentation du coût de fabrication et entraînerait des délais, ce qui n'est pas dans l'intérêt des armateurs.

Etats-Unis. Le gouvernement répond par l'affirmative tout en exprimant sa préoccupation quant à l'interprétation de l'expression «produits disponibles sur le marché». Les produits utilisés devraient permettre de garantir la sécurité, c'est-à-dire l'adoption de mesures et processus adaptés pour le stockage et l'entretien des pièces selon des modalités assurant l'intégrité du processus de délivrance.

Grèce. Oui, sous réserve d'une répartition particulière des voix dans ce cas, la somme des voix des représentants des employeurs et de celles des représentants des travailleurs devant rester inférieure aux deux tiers du nombre total de voix.

Guatemala. La majorité nécessaire à l'adoption d'éventuelles modifications du modèle semble très élevée.

Honduras. Non, compte tenu du coût important qu'une telle formule entraînerait pour les gens de mer. Les informations importantes devraient toujours figurer sur le modèle de document, dont la teneur devrait être vérifiée avec soin.

Indonésie. APINDO: Oui, sous réserve d'un coût limité.

Italie. CONFITARMA: Voir les commentaires de l'ISF.
Lega Pesca: Oui.

Kazakhstan. Aucun amendement ne devrait être nécessaire dans le cas de modifications de routine, compte tenu des coûts et des délais que cela entraînerait.

Libéria. La mise à jour du modèle de pièce d'identité ne devrait pas être du ressort de la Conférence mais plutôt de l'organe maritime tripartite tel qu'il est envisagé dans le cadre du processus de consolidation des instruments maritimes de l'OIT. Il est proposé qu'une résolution soit adoptée par la Conférence sur le sujet.

Nouvelle-Zélande. Les critères de l'OACI applicables aux passeports devraient être repris s'agissant des pièces d'identité des gens de mer.

Roumanie. Tout amendement devrait être adopté à une majorité des deux tiers des Etats Membres ayant ratifié l'instrument.

Royaume-Uni. Avec une présentation uniforme au plan international, les nouvelles pièces seraient faciles à reconnaître, sans compter qu'une grande diversité formelle rend la lecture à la machine impossible. Ainsi, la Convention STCW de l'OMI ne décrit la présentation des brevets de capacité que dans les grandes lignes. Les Etats ont donc adopté des modèles différents, ce qui empêche toute lecture à la machine. Le gouvernement est également favorable à la procédure de mise à jour mais estime que le modèle international proposé ne devrait pas être modifié «régulièrement», mais plutôt «si nécessaire».

Ukraine. Le gouvernement demande que l'Etat soit représenté à la Conférence.

ISF. Faire figurer un modèle international en annexe au nouvel instrument serait utile, sous réserve cependant qu'une telle solution semble acceptable à la majorité des gouvernements et qu'elle n'empêche pas une large ratification de l'instrument. Etant donné qu'il faut tenir compte de l'évolution technologique à venir, il serait judicieux de prévoir la possibilité que le modèle international agréé soit amendé par la Conférence conformément à une procédure simplifiée. Cependant, de tels amendements ne devraient pouvoir être adoptés que de façon très occasionnelle, en cas d'absolue nécessité, compte tenu qu'une mise à jour régulière du modèle entraînerait une certaine confusion et des difficultés d'ordre administratif. En ce qui concerne la compétence de la Conférence internationale du Travail s'agissant de l'adoption des amendements, l'ISF n'a pas d'opinion préconçue. Il pourrait être bon de prévoir dans l'instrument la possibilité que des études approfondies visant la révision du modèle soient confiées à un autre organisme, semblable par exemple au Groupe de travail mixte OMI/OIT qui a mis au point le modèle normalisé pour l'enregistrement des heures de travail tel que requis par la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Si la Conférence est chargée d'approuver les amendements, le choix d'un système de majorité des deux tiers semble acceptable en principe, mais seulement si cela n'empêche pas une large ratification du nouvel instrument.

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

- i) *la pièce d'identité devrait être établie selon les derniers développements avérés de la technique de manière à empêcher les altérations ou les falsifications et à permettre que les modifications soient aisément discernables (voir avant-projet, article 4.1 i));*

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNDR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FDMM, FNSM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Chine, Erythrée, République arabe syrienne.

Autres: 3. Allemagne, Cuba, Pologne.

Commentaires

Algérie. La fiabilité des pièces d'identité des gens de mer s'en trouverait renforcée.

Allemagne. VDR: L'organisation est d'accord avec l'observation de l'ISF.

Arabie saoudite. Cette disposition facilitera la détection des falsifications.

Brésil. CONTTMAF: Tout mécanisme visant à améliorer la sécurité du document est positif.

Syndarma: L'organisation des employeurs approuve ce principe logique; il faudrait toutefois veiller à ce que la technique adoptée soit accessible à la majorité des Etats et soit facile à mettre en pratique.

Bulgarie. La technique adoptée devrait être suffisamment perfectionnée pour répondre aux exigences de sécurité, tout en étant suffisamment pratique et économique.

Canada. CTC: La pièce d'identité doit être d'un bon rapport coût-efficacité et ne pas imposer une charge excessive aux gens de mer. Comme elle sera exigée pour les échanges commerciaux Nord-Sud, le gouvernement devrait envisager sérieusement de financer intégralement la délivrance initiale.

Chine. Le coût entraîné par le recours «aux derniers développements avérés de la technique» devrait être pris en considération. Par ailleurs, il s'agit là d'une expression ambiguë, qui n'est pas aisée à définir.

Costa Rica. Ce point garantira la légitimité du document.

CTRN: L'organisation estime que les techniques utilisées devraient être efficaces et qu'elles ne devraient pas imposer de charge excessive aux gens de mer.

Cuba. Le nouvel instrument devrait définir clairement les critères relatifs aux caractéristiques matérielles de la pièce d'identité et proposer un modèle international agréé. Le gouvernement est d'accord sur la nécessité de prendre des mesures au niveau international pour éviter les fraudes, mais non sur les mesures qui ont été proposées, car elles pourraient imposer des coûts élevés qui dépasseraient les moyens du pays.

Danemark. En ce qui concerne les Etats membres de l'UE, la pièce d'identité des gens de mer devrait être conforme aux normes minimales fixées par la résolution du Conseil du 17 octobre 2002 concernant les normes de sécurité minimales applicables aux documents de voyage des Etats membres de l'Union européenne.

Association des armateurs danois: L'organisation fait sien le commentaire de l'ISF.

Egypte. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé, mais seulement dans la mesure où il est conforme aux techniques disponibles sur le plan national et à condition qu'on établisse une distinction entre les gens de mer travaillant à bord des navires de haute mer et ceux qui travaillent à bord de navires évoluant dans les eaux territoriales.

Erythrée. Certains pays risquent de ne pas être en mesure d'acquérir les techniques voulues, ce qui créerait des difficultés de mise en œuvre.

Estonie. AAE: L'organisation d'employeurs note que certaines expressions utilisées dans le texte comme «la plus récente», «les derniers» et «autant que possible» devraient être atténuées, car elles sont excessives.

Etats-Unis. Le gouvernement approuve le texte proposé et suggère d'y apporter une réserve ainsi formulée: «pour lesquels il existe des normes reconnues et acceptées qui ont été adoptées par l'OIT en vue de l'inclusion dans le présent document».

USCIB: L'organisation d'employeurs est d'accord avec le texte proposé, à condition que l'interprétation de l'expression «développements avérés de la technique» ne soit pas limitée.

Finlande. Si des normes précises sont adoptées pour la pièce d'identité, le gouvernement donnera son accord.

France. Le gouvernement est d'accord dans la mesure où la pièce d'identité prendrait la forme d'un livret; elle devrait, entre autres, posséder une photo intégrée, un fond d'impression imprimé de façon soignée et difficilement imitable, une zone de lecture en machine et une page d'identité distincte de la couverture.

Honduras. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé, à condition que les coûts soient raisonnables.

Inde. Une telle technologie devrait être abordable financièrement et être accessible à la majorité des pays.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs est d'accord avec le texte proposé, sous réserve que les coûts soient modestes.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs est d'accord avec l'observation de l'ISF.

FILT-CGIL: La pièce d'identité doit être d'un bon rapport coût-efficacité et ne pas imposer de charge excessive aux gens de mer.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord avec le texte proposé.

Japon. Comme il faut tenir compte des coûts, la décision d'adoption éventuelle d'une telle technologie devrait être laissée à la discrétion du pays intéressé.

Kazakhstan. Le coût de la pièce d'identité ne doit pas dépasser 30 dollars des Etats-Unis.

Koweït. La technologie doit être accessible à tous les Etats Membres et être assortie d'une garantie des coûts financiers et administratifs.

Libéria. Le gouvernement recommande de remplacer le membre de phrase «les derniers développements avérés de la technique» par l'expression «une technique avérée».

Malte. La technique la plus récente étant habituellement la plus coûteuse, les Etats ne pourraient être liés par cette exigence. Par ailleurs, comme la technique évolue constamment, il y aurait lieu de déterminer i) la fréquence avec laquelle les spécifications du document devraient être examinées en vue d'y inclure les éléments les plus récents et ii) quelle entité déciderait de la technique la plus récente à incorporer dans le document.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé parce qu'il faut des années avant de renouveler la pièce d'identité et parce que cette mesure dissuadera les faussaires.

Nouvelle-Zélande. Le gouvernement note que le texte pourrait poser des difficultés aux petits pays comme les Etats insulaires, qui ne disposent pas nécessairement de la technique voulue.

Pays-Bas. KVNR: L'organisation d'employeurs est d'accord avec les points i) et ii) et approuve l'observation de l'ISF.

Roumanie. BNS: L'organisation de travailleurs demande que le coût soit réaliste et ne soit pas excessif pour les gens de mer.

Syndicat libre des gens de mer: L'organisation de travailleurs est d'accord avec le texte proposé. Il devrait y avoir un seul numéro de série (semblable au numéro de l'OMI) pour chaque marin du monde, et tous les Membres devraient avoir accès au système aux fins de vérification rapide.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: L'organisation de travailleurs est d'accord avec le texte proposé, à condition que les pièces d'identité présentent un bon rapport coût-efficacité et n'imposent pas de charge excessive aux gens de mer.

République arabe syrienne. Le gouvernement n'est pas d'accord avec le texte proposé en raison de l'incapacité où sont la plupart des pays de recourir au matériel le plus récent et le plus élaboré. Au cas où il serait exigé, il devrait être fourni par le biais de l'OIT au coût le plus faible.

ISF. L'organisation d'employeurs est d'accord sur le principe, mais seulement dans la mesure où le texte est compatible avec une large ratification du nouvel instrument. La technique incorporée doit être suffisamment avancée pour répondre aux exigences de sécurité des principaux Etats du port tout en étant suffisamment pratique et économique pour pouvoir être utilisée par un aussi grand nombre de Membres que possible.

ii) *le matériel et les techniques utilisés devraient être facilement accessibles à tout gouvernement, au coût le plus bas compatible avec la fiabilité requise pour atteindre l'objectif énoncé au sous-alinéa i) ci-dessus (voir avant-projet, article 4.1 ii));*

Réponses affirmatives: 58. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Association des armateurs allemands (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNVR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie), ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Italie, Pays-Bas.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili).

Organisation de travailleurs: Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autre: 1. Allemagne.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation est d'accord avec le texte proposé et renvoie à l'observation qu'elle a faite au titre de la question A2 d) i).

Arabie saoudite. Les pays en développement pourraient utiliser ce matériel et ces techniques.

Australie. Cette question présuppose que l'Etat émettra les pièces d'identité des gens de mer. Le gouvernement propose que ce soit plutôt les employeurs qui émettent cette pièce d'identité et renvoie à sa réponse à la question A1 a) ci-dessus.

Canada. Les Etats Membres devraient être tenus d'utiliser les mêmes matériels et techniques, comme pour les passeports nationaux. Cette norme clarifierait l'article 4, paragraphe 1 ii), de l'avant-projet.

CPC: L'organisation d'employeurs n'est pas d'accord avec le texte proposé, parce que la sécurité crée des obligations et génère des coûts.

Chine. Le gouvernement rappelle que le contrôle devrait être réalisé au coût le plus faible possible.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs est d'accord avec l'observation de l'IFS.

Egypte. Des outils et du matériel devraient être fournis à titre gratuit aux pays en développement.

Etats-Unis. Le gouvernement estime qu'il faudrait remplacer l'expression «au coût le plus bas» par l'expression «à un coût raisonnable». Renvoyant à sa réponse à la question A2 c), il rappelle ses préoccupations concernant le matériel et les techniques qu'on peut se procurer trop facilement dans le commerce. Par ailleurs, l'infrastructure retenue ne devrait pas imposer de charge excessive aux Etats Membres, tout en offrant des mesures de sécurité suffisantes pour assurer l'efficacité de l'instrument.

Finlande. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé moyennant certaines réserves. Il serait difficile de répondre à des normes de sécurité et de qualité satisfaisantes.

Guatemala. Le gouvernement estime que l'évaluation des coûts est passablement subjective et demande jusqu'à quel point ce coût serait véritablement faible.

Honduras. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé pour des questions de réduction des coûts.

Inde. Le gouvernement renvoie aux observations qu'il a faites au titre de la question A.2 d) i) ci-dessus.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs déclare qu'il faudrait éviter de causer des difficultés supplémentaires aux gens de mer en matière d'emploi.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs est d'accord avec l'observation de l'IFS.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord avec le texte proposé.

Japon. Le gouvernement fait remarquer qu'un système de divulgation des informations permettant aux pays étrangers, à l'exception des autorités du contrôle de l'immigration, d'acquies directement des informations sur les qualifications des gens de mer soulève un problème en raison de la nécessité de protéger le droit à la vie privée des personnes.

Kazakhstan. Le matériel utilisé devrait être décidé par les Etats Membres intéressés.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé pour des fins de conformité.

Pays-Bas. La sécurité et la protection du droit à la vie privée sont essentielles. Il est également essentiel que le matériel et l'équipement utilisés pour s'assurer que les documents ne sont pas falsifiés ne puissent être achetés facilement par quiconque.

Royaume-Uni. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé, à condition que le document contienne des mesures permettant d'interdire les manipulations et les falsifications et de rendre ces tentatives détectables. S'il y a lieu de tenir compte des questions pratiques d'accessibilité, de coût, de production, de sécurité de délivrance et des bases de données connexes, cela ne doit pas faire perdre de vue l'objectif d'ensemble visé. De même, les normes ne devraient pas être si complexes qu'elles découragent les administrations de s'y conformer; il peut y avoir suffisamment de flexibilité pour permettre aux administrations d'adopter des mesures convenant spécifiquement à leurs besoins (par exemple, malgré les différentes techniques utili-

sées, chaque passeport national est conforme au modèle international et peut être lu par machine dans le monde entier).

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: L'organisation de travailleurs marque son désaccord avec le texte proposé afin d'empêcher la délivrance des pièces d'identité des gens de mer par des Etats extraterritoriaux.

ISF. La fédération est d'accord avec le texte proposé et renvoie à ses observations faites au titre de la question A2 d) i) ci-dessus.

iii) la pièce d'identité ne devrait pas être plus grande qu'un passeport ordinaire (voir avant-projet, article 4.2);

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Association des armateurs allemands (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 4. Indonésie, Japon, Qatar, Roumanie.

Autre: 1. Allemagne.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs est d'accord, et renvoie à sa réponse à la question A2 d) i).

Arabie saoudite. La pièce d'identité ne devrait pas être trop grande, afin d'être facile à manier.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs est d'accord avec le texte proposé, qui aurait pour effet de faciliter les choses.

Syndarma. L'organisation d'employeurs estime préférable d'éviter de concevoir un document très élaboré et difficile à adopter.

Chili. Le document devrait être aussi semblable que possible au passeport. Il devrait y avoir un registre des services en mer et des qualifications, ainsi qu'une carte du modèle d'une carte d'identité ou d'une carte de crédit.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs partage les observations de l'IFS.

Egypte. La pièce d'identité devrait comporter plusieurs pages et être facile à transporter.

Equateur. Cette solution est nécessaire pour permettre un maniement aisé.

Etats-Unis. Le gouvernement recommande le format de la carte.

Finlande. Il faudrait suivre les normes internationales en vigueur, comme le document 9303 de l'OACI.

France. La pièce d'identité des gens de mer devra être aux mêmes dimensions normalisées que le passeport national, afin de permettre un contrôle plus aisé aux frontières.

Grèce. Le gouvernement est d'accord avec les décisions prises sur le contenu du nouveau document.

Honduras. Le texte proposé répond à un souci de bien-être et de facilité de maniement.

Inde. Des pièces d'identité des gens de mer similaires à des passeports seraient plus largement acceptables.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs est d'accord avec le texte proposé et suggère d'adopter le format d'une carte.

Italie. CONFITARMA. L'organisation d'employeurs approuve l'observation de l'ISF.
Lega Pesca: L'organisation est d'accord avec le texte proposé.

Japon. Etant donné que des informations autres que celles qui visent à l'identification peuvent être incluses dans la pièce d'identité, cette question devrait être laissée à la discrétion du pays intéressé.

Kazakhstan. La pièce d'identité devrait avoir un format de poche.

Libéria. Le gouvernement recommande le format des cartes bancaires, qui correspond à celui de nombreux lecteurs de cartes portables. Le choix du format de la carte ou du passeport devrait être laissé à l'Etat qui délivre le document.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord avec le texte proposé, qui permet une identification détaillée.

Pays-Bas. La couverture devrait être d'une couleur uniforme, différente de celle en usage pour les passeports.

Pologne. Le gouvernement considère qu'il serait souhaitable, dans l'article 4 du nouvel instrument et dans l'annexe A-I, de se référer directement aux normes de l'OACI relatives aux documents de voyage (dimension, données minimales et place de ces données, matières et dispositifs de sécurité) plutôt que de se référer au «passeport ordinaire».

Qatar. Les gens de mer voyageant beaucoup, le document de voyage doit contenir un nombre suffisant de pages pour qu'il soit possible d'y inclure l'ensemble des visas qui y seront apposés au cours de sa durée de validité.

Roumanie. La dimension du document devrait être laissée à la discrétion de chaque Membre.

Syndicat libre des gens de mer: L'organisation de travailleurs renvoie à la proposition qu'elle a soumise en vue de modifier les nouvelles pièces d'identité des gens de mer.

Royaume-Uni. Le gouvernement demande que la pièce d'identité soit conforme au document 9303 de l'OACI.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: L'organisation de travailleurs donne son accord au texte proposé par souci de commodité envers les gens de mer.

ISF. La fédération donne son accord pour des raisons pratiques, mais seulement dans la mesure où le texte proposé est compatible avec une large ratification de l'instrument.

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

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation fait sienne l'observation de l'ISF.

Australie. Les caractéristiques physiques du document seront déterminées par son contenu (si, par exemple, les certificats de compétence et le dossier d'emploi sont inclus, il est probable que ce sera un livret ou une carte lisible par machine). Aussi la décision définitive ne doit-elle pas être prise jusqu'à ce que la position de la Conférence ait été exprimée clairement à cet égard.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs déclare que le document devrait être résistant à l'usure et à l'humidité.

Syndarma: Les informations contenues dans le document devraient constituer le minimum essentiel nécessaire aux fins visées.

Bulgarie. S'il est strictement nécessaire de répondre aux préoccupations de sécurité des principaux Etats du port, d'autres spécifications devraient être incluses, à condition qu'elles soient suffisamment pratiques et d'un coût abordable.

Canada. Le Canada renvoie de nouveau aux spécifications de l'OACI.

Chili. Il faudrait distinguer le livret d'embarquement et la carte d'identification professionnelle. Le premier devrait servir au registre d'identification et indiquer les mentions relatives au service en mer, aux cours de formation professionnelle, aux capacités physiques et à la validité, conformément à la Convention STCW; la seconde devrait servir à l'identification personnelle du marin.

Croatie. Le document devrait comporter une photographie recouverte d'une couche de protection (plastification).

Danemark. Le gouvernement renvoie à sa réponse à la question A2 d) i).

Association des armateurs danois: L'organisation s'associe aux commentaires de l'ISF.

Egypte. La pièce d'identité devrait avoir une couleur distincte, porter le blason et le pavillon de l'Etat qui la délivre et être conservée dans un classeur afin d'être protégée.

Equateur. Le document doit être bilingue (langue originale et anglais).

Estonie. Il faudrait appliquer les normes de l'OACI.

Etats-Unis. Le gouvernement préférerait une forme assurant une plus grande résistance qu'un passeport. Le document devrait être facile à distinguer d'un passeport, être assez petit pour pouvoir être mis dans un portefeuille et être perforé ou gravé au laser lors de la délivrance. Par ailleurs, il devrait être conforme à la norme ISO 7810 (ISO 7816 dans le cas d'une carte comportant des circuits intégrés) et devrait être testé conformément à la norme ISO 10373. Il faudrait envisager d'adopter la norme NIST IS 2.0 pour des raisons d'interopérabilité.

USCIB: L'organisation d'employeurs suggère que, compte tenu des conditions de travail des gens de mer, le document soit similaire à une carte de crédit et exploite pleinement les avantages de la technologie.

Finlande. Le gouvernement rappelle de nouveau le document 9303 de l'OACI.

France. Le gouvernement renvoie à ses observations au titre de la question A2 a) et d) ci-dessus.

Armateurs de France: L'organisation d'employeurs note que le document devrait contenir les informations minimums et nécessaires à une identification sûre.

Inde. Les spécifications ne devraient pas dépasser le strict minimum nécessaire pour assurer une identification vérifiable des gens de mer.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs estime que les gens de mer devraient se soumettre à une visite médicale et à un entretien avant de travailler à bord du navire.

INSA: L'organisation d'employeurs considère que la pièce d'identité devrait être faite d'un papier spécial permettant de prévenir les falsifications.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs souligne la nécessité de limiter les spécifications à un minimum absolu.

Legia Pesca: Le document doit être imperméable.

Libéria. Les spécifications supplémentaires devraient être strictement limitées aux détails, afin de permettre une identification certaine et vérifiable.

Malte. Le gouvernement propose que le document soit de la taille d'une carte en plastique.

Namibie. L'instrument pourrait donner une description minimum de la pièce d'identité, mais les Etats Membres devraient être autorisés à aller plus loin.

Nigéria. Ces spécifications garantissent l'authenticité du document et le rendent facilement identifiable.

Nouvelle-Zélande. Si on adopte une pièce d'identité des gens de mer, la formule de la carte est préférable. Cependant, en raison de l'absence de technique universelle et des difficultés causées par la délivrance de visas ne prenant pas la forme écrite, un document écrit est plus pratique.

Panama. La page principale contenant les informations générales sur le marin et sa photographie devrait être étanche.

Pays-Bas. La pièce d'identité devrait comprendre: 1) une photographie et des données biométriques conformes aux spécifications de l'OACI; 2) une page de données biographiques conforme aux spécifications de l'OACI; 3) une zone lisible par machine, des données personnelles et des données documentaires.

KVNR: L'organisation d'employeurs est d'accord avec l'observation de l'ISF.

Royaume-Uni. Le nouveau document, qu'il prenne la forme d'un passeport ou d'une carte d'identité, se conforme aux normes internationales applicables en la matière, à savoir le document 9303 de l'OACI.

République arabe syrienne. En ce qui concerne les données biométriques, les spécifications devraient se limiter à une empreinte digitale et au groupe sanguin.

République-Unie de Tanzanie. Le document devrait être fait d'une matière spéciale ne réagissant pas à l'eau salée.

Ukraine. Les autres spécifications devraient être laissées à la discrétion de l'administration compétente.

Uruguay. Le document note que les caractéristiques devraient être conformes à l'article 4.4 de l'avant-projet.

ISF. Les spécifications relatives aux caractéristiques physiques du document devraient être limitées à un minimum absolu. L'idéal serait de n'en ajouter aucune, encore que, si cela se révélait indispensable, les autres spécifications retenues devraient être suffisantes pour répondre au souci de sécurité des grands États du port, tout en étant suffisamment pratiques et abordables financièrement pour être utilisées par un aussi grand nombre de Membres que possible.

Technologies à utiliser, conformément aux critères de spécifications sus-mentionnés: **Qu. A2 e)**

i) *plastification des photographies et des données?*

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Égypte, Équateur, Érythrée, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne), Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (États-Unis); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Panama, Royaume-Uni.

Organisation d'employeurs: INSA (Indonésie).

Autres: 4. Allemagne, Australie, Cuba, Pays-Bas.

Commentaires

Arabie saoudite. La plastification empêche la falsification.

Brésil. CONTTMAF: La plastification protège le document de l'humidité.

Syndarma: L'organisation d'employeurs est d'accord sous réserve que cette technologie soit pratique et acceptable pour la majorité de la communauté maritime.

Danemark. La partie du document contenant les données personnelles devrait être plastifiée. En ce qui concerne les éléments de sécurité relatifs à la plastification (marques optiquement variables – OVD, etc.), il y a lieu de tenir compte des points 3 et 4 de la résolution du Conseil de l'UE du 17 octobre 2000 concernant les normes minimales en matière de sécurisation des documents de voyage des Etats membres de l'UE.

Association des armateurs danois: L'organisation fait siens les commentaires de l'ISF.

Equateur. Il faut améliorer la sécurité de sorte que les données ne puissent être modifiées.

Etats-Unis. USCIB: L'organisation a une préférence pour une carte en plastique qui présente les caractéristiques d'un passeport.

France. Il est important de prévoir l'intégration de la photographie, pour être en conformité avec la résolution du Conseil du 17 octobre 2000 et les recommandations de l'OACI contenues dans le document 9303. L'inclusion d'éléments de sécurisation des films est également nécessaire, afin de permettre, en cas de tentative de falsification, l'altération partielle ou totale du document.

Honduras. Le gouvernement est d'accord, compte tenu de la nécessité d'améliorer la sécurité, sous réserve que cette mesure ne limite pas la possibilité des gens de mer d'acheter une pièce d'identité.

Hongrie. Le gouvernement considère que dans ce cas il serait utile d'utiliser des photos intégrées.

Inde. Cela empêcherait toute altération du document.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs répond affirmativement, car cela permet d'éviter que le document ne soit abîmé, et elle suggère qu'il serait bon que le document soit imperméable.

INSA: Non à l'inclusion de la photo; il existe déjà d'autres pièces d'identité des marins qui comportent une photographie.

Italie. Si possible, il faudrait utiliser un kinégramme («total overlay kinegram»).

Lega Pesca: L'organisation répond affirmativement et fait observer que le document doit être imperméable.

Nigéria. Le gouvernement répond affirmativement, aux fins de la sécurité.

Panama. Il ne faudrait utiliser que la technique la plus moderne, c'est-à-dire l'impression en couleurs et un revêtement plastique de sécurisation.

Pays-Bas. La réponse à cette question dépend d'un certain nombre d'autres éléments de sécurité.

Philippines. Le gouvernement indique que le livret d'identité et de service des marins des Philippines (SIRB) délivré par les autorités maritimes est plastifié.

Royaume-Uni. La photographie doit au minimum être directement imprimée sur le papier, et non pas collée puis plastifiée. Il faudrait aussi envisager des techniques plus modernes, y compris des pages encartées et des cartes d'identité de type polycarbonate, qui sont plus sûres et moins susceptibles d'être endommagées par l'eau que les documents en papier.

Fédération de Russie. La Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes répond affirmativement, cette mesure permettant d'éviter que le document d'identité des marins ne soit endommagé.

ii) pages filigranées?

Réponses affirmatives: 57. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 4. Allemagne, Australie, Cuba, Danemark.

Commentaires

Arabie saoudite. Les filigranes empêcheront la falsification.

Brésil. CONTTMAF: Les filigranes rendent la falsification difficile.

Syndarma: Oui dans les conditions mentionnées sous A2 e) i).

Danemark. La nécessité d'incorporer des filigranes dépendra de la matière et de la forme du document. Les filigranes sont inutiles si les données personnelles sont imprimées sur un autocollant ou sur une matière synthétique. Les filigranes ne sont nécessaires que si la page contient des informations. La résolution du Conseil de l'UE du 17 octobre 2000 établit des dispositions plus détaillées aux points 1 et 2.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs fait siens les commentaires de l'ISF à ce sujet.

Etats-Unis. Le gouvernement recommande l'utilisation d'une carte de préférence à un livret.

USCIB: L'organisation n'a pas d'avis, considérant que la meilleure solution est une carte en plastique.

Grèce. Le gouvernement est d'accord, sous réserve que cela s'applique aussi aux passeports.

Honduras. Voir réponse à la question A2 e) i).

Hongrie. Par souci d'uniformité, la matière de base comprenant les filigranes devrait être produite dans un lieu déterminé.

Inde. Cela garantira que le document d'identité ne sera pas facilement modifié et répondra aux critères de sécurité des grands Etats du port.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs répète que les pages devraient être imperméables.

Lega Pesca: Non.

Philippines. Le gouvernement répond affirmativement et indique que le SIRB contient déjà des filigranes.

Royaume-Uni. C'est l'élément de sécurisation le plus fondamental qui devrait apparaître sur tous les documents d'identité contenant du papier ou des supports identiques.

Fédération de Russie. La Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes approuve, de manière à éviter la falsification.

iii) marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette?

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Bélarus, Japon.

Organisation d'employeurs: APINDO (Indonésie).

Organisation de travailleurs: CGTM (Mauritanie).

Autres: 3. Allemagne, Australie, Danemark.

Commentaires

Brésil. CONTTMAF: Voir réponse à la question A2 e) ii).

Danemark. La résolution susmentionnée du Conseil de l'UE du 17 octobre 2000 contient des dispositions détaillées concernant l'utilisation de diverses techniques visant à protéger les documents de la falsification.

Association des armateurs danois: L'organisation fait sien le commentaire de l'ISF.

Equateur. Cela évitera la falsification du document.

Etats-Unis. USCIB: L'organisation d'employeurs n'a pas d'avis, considérant que la meilleure solution est une carte plastifiée.

France. Les marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette sont insuffisantes à elles seules car accessibles aux contrefacteurs. Il faudrait aussi prévoir des éléments réactifs en encre rouge et pas seulement en encre fluorescente jaune ou bleue.

Grèce. Le gouvernement répond affirmativement sous réserve que cela s'applique aussi aux passeports.

Indonésie. APINDO: Non, en raison du coût.

Legia Pesca: Non.

Kazakhstan. Ces éléments étant utilisés pour les passeports délivrés par tous les Etats, ils peuvent aussi l'être pour la pièce d'identité.

Malte. Le gouvernement est d'accord si cela demeure facultatif.

Mauritanie. CGTM: Non.

Philippines. Le gouvernement indique que le SIRB présente déjà ces caractéristiques.

Royaume-Uni. C'est une bonne protection contre la contrefaçon mais il faut se montrer prudent quant à leur utilisation car ces marques peuvent constituer une distraction pour ceux qui contrôlent les documents.

iv) matières autres que le papier?

Réponses affirmatives: 41. Albanie, Algérie, Argentine, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 16. Arabie saoudite, Bélarus, Chine, Hongrie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Lituanie, Namibie, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Ukraine.

Organisation d'employeurs: INSA (Indonésie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de la Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 4. Allemagne, Australie, Cuba, Danemark.

Commentaires

Arabie saoudite. Cette mesure n'est pas pratique.

Chine. Non, car le papier est la matière la moins chère, et parce qu'un document en papier peut être tamponné ou signé à l'entrée ou au départ du pays et être lu sans recourir à une machine.

Danemark. Le gouvernement renvoie à ses commentaires à la question A2 e) iii).
Association des armateurs danois: L'association fait sien le commentaire de l'ISF.

Equateur. Ces matières doivent être d'une manipulation facile.

Estonie. Les syndicats ne sont pas d'accord.

Finlande. Cela dépend du format, mais cette possibilité devrait exister aussi pour un document en forme de livret.

France. Dans le cas d'un livret, la solution proposée peut être envisagée pour les pages comportant l'identité de la personne. En tout état de cause, le papier reste un support approprié, notamment pour apposer des visas ou des cachets.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Oui, si la matière permet d'obtenir les caractéristiques indiquées à la question A2 a).

Hongrie. Le gouvernement indique sa préférence pour un document en papier car le document d'identité hongrois contient beaucoup d'informations sur les gens de mer, beaucoup d'annotations par les autorités compétentes, et donc beaucoup de pages.

Inde. Des cartes à puce peuvent aussi être utilisées. Elles peuvent contenir des détails concernant le marin, notamment les qualifications professionnelles. La pièce justificative sera disponible à bord auprès du capitaine. Il peut être exigé du marin de toujours porter sur lui la carte. Par ailleurs, outre les indications biométriques, toutes les autres données doivent pouvoir faire l'objet d'une inspection visuelle.

Indonésie. APINDO: Oui, sous réserve du coût le plus bas possible.

Italie. Lega Pesca: L'organisation répond affirmativement et note que la matière doit être imperméable.

Lituanie. Non, pour des raisons financières.

Malte. Le gouvernement suggère le plastique comme autre matière.

Nigéria. Le gouvernement répond affirmativement, en raison de la durabilité.

Norvège. Le gouvernement répond affirmativement, contrairement aux organisations de travailleurs qui indiquent que de telles matières comprennent des micropuces électroniques ou des bandes magnétiques qui peuvent contenir des données non visibles.

Pays-Bas. Le gouvernement note que les matières autres que le papier ne sont pas disponibles dans tous les pays.

Pérou. Le gouvernement répond affirmativement, sous réserve que ces matières soient faciles à obtenir.

Philippines. le gouvernement indique que le SIRB est imprimé par la Banque centrale sur un papier spécial.

Roumanie. Le gouvernement répond négativement car le coût s'en trouverait augmenté et la matière ne serait pas accessible à tous.

Royaume-Uni. Le gouvernement répond affirmativement et renvoie aux commentaires qu'il a faits à la question A2 e) i).

v) encres spéciales?

Réponses affirmatives: 47. Albanie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM; SNPOMM; FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 10. Algérie, Bélarus, Japon, Koweït, Liban, Namibie, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie, République arabe syrienne.

Organisations d'employeurs: INSA (Indonésie); NEF (Namibie).

Organisation de travailleurs: CGTM (Mauritanie).

Autres: 4. Allemagne, Australie, Cuba, Danemark.

Commentaires

Brésil. Syndarma: L'organisation d'employeurs reste neutre et considère que ce document devrait être lisible par machine et facilement vérifiable par les services d'immigration.

Chili. Oui, sous réserve qu'il soit possible de vérifier l'authenticité du document.

Danemark. Le gouvernement renvoie aux commentaires qu'il a faits à la question A2 e) iii).

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs fait sien le commentaire de l'ISF.

Estonie. Les syndicats répondent négativement.

France. L'utilisation d'encre spéciale ne devrait pas être obligatoire mais elle est recommandée.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs répond affirmativement sous réserve que ces encres soient disponibles au prix le plus bas possible.

Italie. L'encre pénétrante devrait être utilisée pour la numérotation.

Lega Pesca: Oui.

Liban. Point n'est besoin de dépenses supplémentaires, telles que celles qu'entraînerait l'application de cette technologie à la pièce d'identité.

Malte. Le gouvernement est d'accord sous réserve que cela reste facultatif.

Nigéria. Le gouvernement répond affirmativement aux fins de sécurité et de durabilité.

Pays-Bas. L'encre spéciale devrait être imperméable.

Pérou. Le gouvernement est d'accord sous réserve que ces encres soient faciles à obtenir.

Roumanie. Les encres spéciales ne sont pas nécessaires si l'on recourt à la plastification.

Royaume-Uni. Les encres devraient être conformes à une norme internationale et être résistantes à l'eau.

vi) motifs spéciaux en couleur?

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Égypte, Équateur, Érythrée, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM,

FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 5. Bélarus, Japon, Namibie, Pologne, Roumanie.

Organisations d'employeurs: INSA (Indonésie); NEF (Namibie).

Autres: 4. Allemagne, Australie, Cuba, Danemark.

Commentaires

Algérie. Le gouvernement approuve sous réserve que le motif spécial en couleur soit établi selon un modèle international reconnu.

Arabie saoudite. Il ne faudrait pas utiliser plus de deux couleurs.

Canada. Le gouvernement est d'accord s'il s'agit d'un motif type en couleur qui distinguerait la pièce d'identité des marins (à l'instar par exemple du laissez-passer des Nations Unies), pour qu'elle soit facilement reconnaissable et qu'on ne puisse la confondre avec un passeport. Cette spécification devrait figurer au paragraphe 1 de l'article 4 de l'avant-projet.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs fait sien le commentaire de l'ISF.

Equateur. Cela devrait rendre toute tentative de falsification plus difficile.

France. Il est souhaitable d'utiliser plusieurs tons, plusieurs types d'impression ou types d'encre.

Inde. Le gouvernement répond affirmativement, sous réserve que cela soit indispensable pour insérer certains éléments, notamment des marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette, etc.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs est d'accord à condition que le coût en soit le plus bas possible.

Italie. Le gouvernement suggère l'impression irisée et la polychromie.

Lega Pesca: L'organisation répond affirmativement.

Malte. Le gouvernement est d'accord sous réserve que cela soit facultatif.

Nouvelle-Zélande. Un motif distinct simple, en couleur, devrait être adopté.

Royaume-Uni. Le gouvernement demande que les couleurs utilisées pour les couvertures, les pages et les encres soient conformes à un modèle internationalement reconnu.

République-Unie de Tanzanie. Il faudrait de préférence utiliser les couleurs du drapeau national si cela est possible.

vii) autres technologies?

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs fait sien le commentaire de l'ISF.

Australie. Ces suggestions semblent présupposer que le document aura la forme d'un livret. Or il n'y a pas lieu d'envisager ses caractéristiques physiques avant que la Conférence ne décide des données qui devraient ou pourraient y figurer. La liste ci-dessus contient certaines caractéristiques des passeports mais il ne serait pas nécessaire de toutes les adopter pour la pièce d'identité. Il faut aussi tenir compte des considérations techniques, et notamment de la nécessité que la carte plastifiée soit lisible par machine. Les marques de sécurité énumérées sont intéressantes mais elles ne doivent pas être obligatoires, car cela pourrait empêcher certains Etats d'adopter la nouvelle norme. Le coût peut en être prohibitif. Le gouvernement suggère que l'on tienne compte des principes établis par l'OACI lorsqu'il y a lieu .

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que la Confédération des syndicats répond négativement à toutes les techniques suggérées à la question A2 e) i)-vi).

Canada. Il ne faut pas exclure la biométrie.

Chili. Le gouvernement mentionne les techniques existant sur le marché, pourvu qu'elles soient facilement accessibles à tous les Membres qui ratifieront l'instrument.

Croatie. L'administration concernée devrait être libre d'utiliser certaines seulement de ces techniques.

Danemark. Le gouvernement renvoie aux commentaires qu'il a formulés sous A2 e) iii).

Equateur. Le gouvernement suggère l'utilisation de barres de sécurité lisibles par des programmes informatiques.

Estonie. AAE: L'organisation d'employeurs estime qu'il ne faut pas utiliser toutes les techniques susmentionnées en même temps si cela n'est pas raisonnablement nécessaire.

Etats-Unis. Renvoyant au commentaire qu'il a formulé en réponse à la question A2 d), le gouvernement suggère en outre que l'on incorpore le document 9303 de l'OACI à titre de référence.

USCIB: L'organisation exprime sa préférence pour une carte en plastique ayant les caractéristiques d'un passeport.

Finlande. Il faudrait envisager la possibilité d'utiliser d'autres technologies.

France. D'autres techniques peuvent être utilisées mais elles ne doivent pas être imposées (gravure laser, images perforées, hologrammes optiquement variables ou encres iridescentes, etc.).

Honduras. Le gouvernement accepte d'autres technologies sous réserve que leur application n'entraîne pas un coût supplémentaire sensible pour le marin.

Inde. Seules les techniques répondant à un souci de sécurité devraient être incorporées. Il faut veiller à s'assurer que le coût total reste faible.

Italie. Pour certaines parties, on pourrait avoir recours à l'impression en taille douce.

CONFITARMA: L'organisation d'employeurs approuve toutes les propositions énumérées à la question A2 e) i)-vii), sous réserve qu'elles ne découragent pas la ratification.

Japon: Les techniques mentionnées sous A2 e) i) et ii) (plastification des photographies et pages filigranées) suffisent à répondre aux exigences de la sécurité. Le recours à d'autres techniques coûterait très cher et il est donc raisonnable de le limiter, car l'objectif est d'améliorer la sécurité des pièces d'identité à l'échelle mondiale.

Libéria. Le nouvel instrument doit se conformer à la norme de l'OACI relative aux documents de voyage, laquelle indique que l'Etat qui délivre la pièce d'identité doit prévoir les garanties nécessaires pour prévenir la contrefaçon.

Malte. Toutes les techniques possibles devraient être incorporées, étant entendu que seules celles qui ne sont pas déclarées facultatives ci-dessus seront rendues obligatoires.

Namibie. Il faut utiliser toute technique disponible, sous réserve qu'aucune ne soit inférieure aux prescriptions minimales.

Nicaragua. Le gouvernement est favorable à toute autre technique accessible aux pays.

Nigéria. Le gouvernement suggère la photographie numérique.

Panama. Le gouvernement suggère que le numéro d'identification du marin soit perforé sur toutes les pages, que celles-ci soient numérotées, et propose l'utilisation de caractères microscopiques et de techniques microplex.

Pays-Bas. La gravure laser devrait être envisagée.

Pologne. Le gouvernement suggère le papier filigrané ou les hologrammes.

Portugal. Il faut assurer la visibilité par machine.

Royaume-Uni. Le gouvernement suggère les techniques suivantes: impression en taille douce dans certaines parties, hologrammes, «lignes» construites à partir de caractères microscopiques (incorporant des erreurs délibérées), coutures indéchirables (si les pages du livret sont cousues). La photographie doit être numérique et imprimée dans la pièce d'identité, idéalement plastifiée et scellée par procédé thermique ou similaire, et pas simplement collée. De même, la signature (ou l'empreinte digitale) devrait être imprimée numériquement sur le papier. Par ailleurs, il faudrait envisager d'assortir la pièce d'identité d'un document de type carte de crédit.

Suriname. Si les techniques susmentionnées deviennent obligatoires, certains pays auront besoin d'une aide technique et financière.

Ukraine. L'utilisation d'hologrammes et d'autres techniques devrait être laissée à la discrétion de l'administration concernée.

Uruguay. Il faudrait prévoir un code-barres à la convenance du pays.

ISF. Idéalement, il faudrait retenir le nombre minimum de spécifications mentionnées à la question A2 e) i)-vi). En principe, l'ISF peut approuver chacune des spécifications proposées, si elles sont jugées nécessaires pour répondre aux problèmes de sécurité des Etats du port, sous réserve aussi qu'elles soient pratiques, d'un coût abordable et compatibles avec une large ratification de l'instrument.

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

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

Réponses affirmatives: 60. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon,

Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Royaume-Uni, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autre: 1. Allemagne.

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

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Bélarus, Ukraine.

Autres: 3. Allemagne, Arabie saoudite, Cuba.

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

Réponses affirmatives: 59. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Royaume-Uni, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada), CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autre: 1. Allemagne.

iv) *recourir au maximum à des données normalisées (code de pays et présentation normalisée des dates) (voir avant-projet, annexe A-I);*

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Royaume-Uni, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNOR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, FOMM, SNCNMM, SNPOMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Chili, Guatemala.

Autres: 2. Allemagne, Egypte.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation est d'accord sur tous les points et fait sien le commentaire de l'ISF.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation est pour une identification facile et précise.

Chili. Il ne faut pas utiliser de codes. Le texte doit être clair dans la langue du pays qui délivre la pièce d'identité ainsi qu'en anglais (comme le prévoit la Convention STCW).

ANA: Oui à tout, sous réserve que cela ne rende pas la ratification du nouvel instrument plus difficile.

Danemark. La pièce d'identité devrait être conforme à des normes internationales uniformes, ce qui assurera un contrôle approfondi et plus efficace de l'identité des marins étrangers. Association des armateurs danois: L'organisation fait sien le commentaire de l'ISF.

Finlande. Le nouvel instrument devrait contenir des recommandations et prescriptions relatives à la langue dans laquelle est rédigée la pièce d'identité. Il faudrait se conformer aux normes internationales existantes, notamment le document 9303 de l'OACI.

France. Il faudrait prévoir plusieurs langues. Il serait opportun également de se référer aux règles établies par l'OACI pour les documents de voyage.

Guatemala. L'utilisation de codes pouvant causer des retards, il faudrait utiliser des données claires.

Honduras. Le gouvernement est d'accord sur tous les points, dans l'intérêt d'une plus grande sécurité intérieure.

Hongrie. Le gouvernement suggère que toutes les données figurant dans la pièce d'identité soient illustrées par des nombres, de sorte que les personnes qui connaissent mal la langue utilisée puissent reconnaître chaque rubrique grâce à ces nombres.

Inde. Le gouvernement est d'accord, sous réserve que le système «biométrique» soit disponible et abordable dans la majorité des Etats.

Italie. CONFITARMA: L'organisation est d'accord sur tous les points sous réserve que cela ne fasse pas obstacle à une large ratification.

Lega Pesca: Oui à tout.

Kazakhstan. Le modèle devrait simplifier la procédure d'identification et permettre au personnel des services d'immigration de passer moins de temps à bord des navires.

Namibie. Chaque pays doit pouvoir décider de la couleur qu'il souhaite utiliser.

Pays-Bas. Le gouvernement est d'accord avec la proposition mais ne voit pas le lien avec les recommandations de l'OACI.

Philippines. Le gouvernement est d'accord sur tous les points, l'objectif étant d'atteindre la plus grande uniformité possible sur le fond et sur la forme en ce qui concerne la pièce d'identité des gens de mer.

Uruguay. Il faudrait utiliser un code-barres.

ISF. En principe, l'ISF peut être d'accord avec tous les objectifs proposés à la question A2(f), i)-iv), sous réserve que ces propositions soient pratiques et abordables et dans la mesure où elles sont compatibles avec une large ratification de l'instrument.

v) autres objectifs.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation fait sien le commentaire de l'ISF.

Australie. Le gouvernement fait à nouveau observer que les principes établis par l'OACI devraient être pris en compte, lorsqu'il y a lieu.

Bulgarie. D'autres objectifs doivent être atteints, y compris: lisibilité par machine, conformité avec l'article 5 de l'avant-projet concernant la vérification par des agents des services d'immigration d'autres Membres.

Chili. Il faudrait envisager une procédure de retrait et de notification au niveau international en cas de perte, de vol ou de perte de validité. En ce qui concerne l'article 4.4 f) de l'avant-projet, l'empreinte du pouce n'est pas nécessaire. Si la personne n'est pas capable d'écrire, elle ne peut se qualifier comme marin.

ANA: L'organisation fait observer que la pièce d'identité doit être lisible par machine.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation fait siens les commentaires de l'ISF.

Egypte. Il existe d'autres objectifs: i) éviter au marin d'avoir à demander un visa, ii) éviter que la pièce d'identité ne soit utilisée à des fins de formation, pour des raisons médicales ou pour l'obtention d'un diplôme.

Equateur. Ces données sont indispensables pour que la pièce d'identité soit utilisée de manière appropriée.

Etats-Unis. USCIB: Il n'est pas nécessaire que toutes les données soient visibles sur la carte, étant entendu que le titulaire doit connaître toutes les informations qui y figurent ou y avoir accès.

France. L'objectif est de rendre la contrefaçon extrêmement difficile. Par conséquent, il serait nécessaire que les pièces d'identité soient facilement lisibles, normalisées, et comprennent des données biométriques compatibles avec celles qui seront intégrées dans les documents de voyage.

Armateurs de France: Le document doit aussi être lisible visuellement.

Grèce. Un autre objectif serait de faciliter les procédures tant pour les marins que pour l'industrie maritime.

Honduras. Compte tenu de la dimension internationale, il faut faciliter l'inspection.

Inde. Le modèle devrait répondre aux exigences d'un document de voyage lisible par machine et aux objectifs mentionnés à l'article 5 du nouvel instrument proposé.

Italie. CONFITARMA: L'organisation fait siens les commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Favoriser l'adaptation de l'armement aux tableaux prévus par les autorités maritimes au moyen d'un système mobile de reconnaissance valable pour tous les pays.

Libéria. Le document devrait être lisible par machine.

Malte. Le document devrait être lisible par machine.

Nigéria. Autres objectifs: création d'emplois, enregistrement de données, sécurité.

Pérou. Le gouvernement estime qu'un autre objectif à atteindre est la normalisation conformément aux dispositions internationales.

Philippines. Faciliter la détection des faux documents d'identité des gens de mer.

Royaume-Uni. Si la lisibilité par machine est une exigence, un autre objectif à atteindre est l'uniformité de la conception/production d'au moins cette partie du document qui doit être lisible par machine.

ISF. Il y a d'autres objectifs techniques à atteindre, notamment que le document d'identité soit lisible par machine et que soient appliquées les dispositions prévues à l'article 5 de l'avant-projet concernant la vérification par les agents des services nationaux d'immigration.

Résumé du Bureau

La quasi-totalité des réponses sont favorables à l'énoncé, dans le nouvel instrument, de critères clairs concernant les caractéristiques physiques de la pièce d'identité.

Beaucoup sont d'accord pour que le nouvel instrument aille plus loin que la convention n° 108 en exigeant que la pièce d'identité suive un modèle international agréé, conformément aux critères qu'il aura énoncés. Il est suggéré de recourir aux normes reconnues internationalement, comme celles de l'OACI.

La majorité des réponses suggèrent que le modèle international soit adopté par la Conférence internationale du Travail et reproduit dans une annexe au nouvel instrument. Elles indiquent que ce modèle devrait être régulièrement mis à jour conformément à une procédure d'amendement simplifiée en vertu de laquelle les amendements devraient recueillir la majorité des deux tiers et être conformes aux normes ou critères établis par les dispositions du nouvel instrument.

Les propositions relatives aux spécifications du nouveau document suscitent une adhésion presque totale. La pièce d'identité devrait intégrer les techniques éprouvées les plus récentes, de manière à empêcher les altérations ou les falsifications et à permettre de discerner aisément les modifications. Le matériel et les techniques utilisés devraient être facilement accessibles à tous les gouvernements à un coût minimum compatible avec la fiabilité, de manière à empêcher les altérations et falsifications. La pièce d'identité ne devrait pas être plus grande qu'un passeport ordinaire. Plusieurs réponses se réfèrent aux spécifications de l'OACI concernant les caractéristiques physiques du document.

Il y a accord général quant à l'utilisation de techniques de sécurité telles que la plastification des photographies et des données, les pages filigranées, les marques sensibles à la lumière ultraviolette, les encres spéciales et les motifs spéciaux en couleur.

Le recours à des matières autres que le papier ne suscite pas un appui aussi large. Quelques réponses suggèrent d'utiliser le plastique. D'autres, beaucoup plus nombreuses, proposent d'autres techniques notamment la gravure par laser et l'holographie. Certaines réponses mentionnent à nouveau à ce sujet les spécifications de l'OACI concernant les documents de voyage.

Dans leur ensemble, les réponses indiquent que l'uniformité ne devrait être requise que dans la mesure nécessaire pour que le document d'identité soit facilement reconnaissable, que ses caractéristiques physiques soient conformes aux critères établis par l'instrument, que les données qui y figurent puissent être reconnues par des personnes connaissant mal la langue utilisée et que les données soient normalisées.

A3. LA FORME ET LA TENEUR DES RENSEIGNEMENTS PORTÉS SUR LA PIÈCE D'IDENTITÉ

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

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 5. Bélarus, Croatie, Pérou, Pologne, Ukraine.

Organisation d'employeurs: Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisation de travailleurs: SPNI (Indonésie).

Commentaires

Allemagne. VDR: De nombreuses femmes étant employées à bord des navires, la pièce d'identité des gens de mer devrait préciser le sexe du titulaire.

Arabie saoudite. Cette indication éviterait toute confusion.

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que la Confédération des syndicats n'est pas d'accord.

Bulgarie. Le gouvernement donne son accord pour des raisons de sécurité. En outre, la législation bulgare dispose que le sexe du marin doit être indiqué dans la formule de demande de passeport que doivent remplir les gens de mer.

Canada. Le gouvernement signale que la spécification du lieu de naissance devrait être facultative (article 4, paragraphe 4 *b*), de l'avant-projet). En outre, des indications doivent être données concernant le signalement (article 4, paragraphe 4 *d*), de l'avant-projet).

Danemark. A des fins de mise en application, la pièce d'identité des gens de mer devrait contenir autant de renseignements personnels utiles que possible. Les informations sur le sexe du marin facilitent les recherches dans le cadre du système d'information Schengen.

Association des armateurs danois: L'organisation patronale approuve les commentaires de la Fédération internationale des armateurs.

Equateur. Cette indication est aussi nécessaire dans la pièce d'identité que dans le passeport.

Estonie. Le document 9303 de l'OACI donne des précisions à ce sujet.

Etats-Unis. Le gouvernement est d'accord tout en admettant que, suivant la biométrie retenue, cette indication ne devrait pas être d'une grande utilité en dehors du fait qu'elle facilitera l'identification physique.

Grèce. Cela faciliterait le travail des autorités qui contrôlent les pièces d'identité des gens de mer.

Honduras. Le nom ne révèle pas toujours le sexe du titulaire, ce qui favorise la fraude.

Inde. Le sexe du marin est l'un des principaux éléments qui permet son identification, les gens de mer comptant un nombre grandissant de femmes.

Italie. CONFITARMA: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.
Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Liban. Le gouvernement évoque les préoccupations actuelles au sujet d'une approche intégrée de l'égalité entre hommes et femmes.

Libéria. Certains noms ne sont pas révélateurs du sexe du titulaire de la pièce d'identité pour les inspecteurs opérant dans les pays étrangers. L'indication du sexe du marin devrait donc les aider à s'acquitter de leur tâche de vérification. Toutefois, cette donnée ne devrait pas figurer sur la liste des renseignements à fournir, car elle figure déjà dans la partie du passeport lisible à la machine.

Malte. Dans le cas où un marin aurait des difficultés à communiquer, cette indication pourrait être utile lorsque l'apparence sexuelle n'est pas évidente.

Namibie. D'accord car des personnes des deux sexes peuvent exécuter un travail similaire pour un salaire de valeur égale.

Nigéria. Le gouvernement donne son agrément en vue d'une identification appropriée, et pour des raisons de logement et d'installations sanitaires.

Nouvelle-Zélande. Cette indication est importante car un nom ne révèle pas nécessairement le sexe.

Pologne. Le gouvernement indique que, selon l'Union des gens de mer de Pologne, le document devrait préciser le sexe du marin, car ce renseignement ne constitue ni une intrusion dans la vie privée des gens de mer ni une atteinte à leur dignité.

Roumanie. Syndicat libre des gens de mer: Il est parfois difficile de savoir par la simple lecture du nom si le titulaire de la pièce d'identité est un homme ou une femme.

Royaume-Uni. Certains prénoms sont parfois utilisés par des personnes des deux sexes et, comme pour les autres pièces d'identité, la mention du sexe du marin réduirait les possibilités de fraude sur la photographie.

ISF. La fédération est d'accord pour des raisons de sécurité, eu égard en particulier au nombre grandissant de femmes employées à bord des navires.

1) *L'instrument pourrait exiger que la pièce d'identité contienne un modèle ou une autre représentation de la biométrie du titulaire dans la mesure où les conditions préalables nécessaires (voir ci-après) seraient toutes remplies (voir avant-projet, article 4.5 i).* **Qu. A3 b)**

Réponses affirmatives: 43. Albanie, Algérie, Argentine, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie).

Organisations de travailleurs: FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Réponses négatives: 14. Allemagne, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Chine, Croatie, Cuba, Erythrée, Italie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie.

Autres: 4. Hongrie, Japon, Maurice, Namibie.

Organisations d'employeurs: AAE (Estonie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); FWZ (Pays-Bas); APOM (Panama); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Commentaires

Allemagne. L'expression «ou une autre représentation de la biométrie» est trop large, du point de vue de la protection des données: le risque de vol d'identité devrait être envisagé si les données de référence biométriques ne sont pas codifiées. L'empreinte d'un doigt, en particulier, représente un excellent modèle pour la fabrication de fausses empreintes digitales. De plus, en cas de perte de la pièce d'identité des gens de mer, des données biométriques irremplaçables seraient mises en péril. Cependant, la biométrie pourrait être une solution dans certains cas, par exemple celui des personnes qui ne peuvent pas signer.

VDR: L'organisation patronale approuve les observations de l'ISF.

Australie. Le gouvernement renvoie à ses réponses aux questions A2 a) et e). Des données biométriques sembleraient onéreuses et superflues, vu qu'elles auront de plus en plus tendance à figurer dans le passeport. En outre, il serait préférable d'attendre que la technologie appropriée ait fait ses preuves avant de l'introduire dans la pièce d'identité des gens de mer. Une carte lisible par machine, qui contiendrait des détails concernant l'emploi, devrait occuper un rang de priorité plus élevé que la biométrie.

Brésil. CONTTMAF: Ce type de mesure pourrait représenter une intrusion dans la vie privée.

Syndarma: Les préoccupations de nombreux Etats concernant les droits de l'homme, la législation sur la protection de l'information et les difficultés de mise en œuvre, par exemple l'inexistence de modèles biométriques normalisés sur le plan international et leur coût élevé, devraient être prises en considération.

Bulgarie. Le gouvernement est d'accord en principe aux fins d'une identification positive vérifiable. Cependant, il importera de tenir compte de toute inquiétude que pourraient avoir des Etats Membres en ce qui concerne les droits de l'homme, la législation sur la protection des données et les difficultés de mise en œuvre.

Canada. Le gouvernement est favorable à l'introduction de la biométrie en tant qu'option possible. Dans la version anglaise, l'expression «may also be required» est vague. Il faut choisir entre «is required» et «may be included» (article 4, paragraphe 5, de l'avant-projet).

Costa Rica. Cela garantira l'exactitude et la fiabilité de la pièce d'identité.

Cuba. Cela suppose un coût élevé en matériel.

Danemark. Des données biométriques pourraient à l'avenir être incluses dans la pièce d'identité, ce qui limite les risques de contrefaçon. Des travaux sont en cours dans certains pays pour étudier les diverses possibilités d'introduire la biométrie dans le passeport national. Cependant, leur introduction effective n'est pas pour bientôt.

Association des armateurs danois: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.

Egypte. Le gouvernement est d'accord, pour autant que lui soient fournis l'équipement, ainsi que l'appui matériel et technique nécessaires à son fonctionnement.

Estonie. AAE: L'utilisation de la biométrie est trop onéreuse. Ce devrait être une option mais pas une obligation.

Finlande. La question des données biométriques ne devrait pas être abordée à ce stade.

France. La photographie d'identité numérisée devrait être complétée par une autre donnée biométrique.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: La biométrie pourrait être utile en cas d'accident ou de maladie.

Grèce. Le gouvernement a déjà prévu d'inclure une empreinte digitale dans l'actuelle pièce d'identité des gens de mer grecs.

Honduras. Cela n'entraîne pas de coût supplémentaire pour le marin.

Hongrie. Le gouvernement connaît mal cette technologie, qui n'existe pas en Hongrie.

Inde. Le gouvernement est d'accord, pour autant que la technologie soit aisément accessible à tous les pays à faible coût et à des conditions raisonnables.

Italie. CONFITARMA: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: L'organisation n'est pas d'accord car l'utilisation de données biométriques est trop complexe et bureaucratique.

Japon. A moins que toutes les conditions préalables (mentionnées au point 2 de cette question) ne soient remplies lors de l'adoption du nouvel instrument, une réponse ne peut être donnée maintenant, car aucune perspective ne semble s'offrir pour l'heure. En outre, les organisations de gens de mer au Japon sont opposées à l'adjonction de conditions applicables uniquement aux marins, à moins qu'il ne soit prouvé que le recours à la biométrie est préférable à l'actuelle méthode d'identification, compte tenu de l'importance de la protection de la vie privée. Elles ont clairement indiqué qu'elles ne pouvaient souscrire à l'utilisation de modèles biométriques.

Liban. Les empreintes digitales pourraient suffire car elles sont utilisées dans tous les pays.

Libéria. Le gouvernement est d'accord pour autant que les préoccupations de certains Etats concernant les droits de l'homme soient prises en compte. Par ailleurs, l'OIT devrait mettre cette question de côté et préparer une résolution de la Conférence sur un nouvel examen des problèmes d'adoption. Le gouvernement prie instamment les Etats qui insistent sur l'insertion de données biométriques de reconnaître les difficultés qu'ils imposent à certains autres Etats. Cela dit, la question des droits de l'homme pourrait être surmontée par le recours à des modèles biométriques, car les bases de données électroniques ne contiendraient donc que les fiches d'un seul modèle, et pas une copie de la véritable biométrie. De même, une empreinte digitale ne pourrait pas être reproduite à partir d'une fiche et l'on éviterait ainsi toute atteinte aux droits de l'homme et aux droits civils.

Lituanie. Le gouvernement n'est pas d'accord pour des raisons financières.

Namibie. Le gouvernement ne connaît pas très bien cette question.

NEF: Les pays ne disposent pas tous de la technologie nécessaire ou d'un nombre suffisant de marins pour en justifier l'acquisition.

Nouvelle-Zélande. Dans la mesure où les conditions préalables sont toutes remplies, le gouvernement est d'accord. Les données biométriques pourraient ne pas être utiles dans le cas d'une pièce d'identité, pour autant que l'identité du détenteur soit vérifiée lorsque la pièce est délivrée.

Panama. Il faudrait inclure les empreintes digitales.

Pays-Bas. FWZ: Cette obligation n'est pas acceptable à ce stade.

Pologne. Cela pourrait porter atteinte à la vie privée et à la dignité du marin même si la proposition d'utiliser les données biométriques correspond à une tendance mondiale. Le traitement et le stockage de données de cette nature exigent un matériel spécialisé et onéreux, ce qui signifie que les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 5 iii), sur l'accès général à faible coût au matériel ne sont pas remplies. Le gouvernement étant d'une manière générale opposé à l'introduction d'un modèle biométrique, il n'a pas répondu aux questions A3 b) 2) et A3 c).

Roumanie. Le gouvernement n'est pas d'accord car cela entraînerait des coûts supplémentaires et du fait que les données biométriques ne sont même pas demandées pour la délivrance d'un passeport.

Royaume-Uni. Il convient de prendre note des travaux en cours à l'OACI sur cette question. Du point de vue législatif, il existe un large éventail de lois sur la protection des données, la vie privée et les droits de l'homme partout dans le monde. Des questions juridiques se posent concernant la collecte, le stockage et l'utilisation des données biométriques, ainsi que leur accès à des personnes extérieures. A l'heure actuelle, trois systèmes peuvent être utilisés si l'on veut recourir aux données biométriques: la reconnaissance de la forme du visage, celle des empreintes digitales ou le modèle biométrique de l'iris.

Fédération de Russie. Fédération des organisations de travailleurs des transports maritimes: Un modèle biométrique constituerait une violation de la liberté et de la dignité des marins, prévues dans la Déclaration universelle des droits de l'homme.

Uruguay. Les marins ont certes le droit de refuser, mais l'Etat peut exiger que le modèle biométrique soit inséré dans la pièce d'identité.

ISF. L'organisation est d'accord en principe aux fins d'une identification positive vérifiable, si cela est nécessaire pour répondre aux préoccupations des principaux Etats du port en matière de sécurité. Toutefois, il importera de tenir compte des craintes que pourraient avoir les Etats Membres au sujet des droits de l'homme, de la législation sur la protection des données et des difficultés concernant la mise en œuvre pratique. L'ISF relève également que les pays du G8 ont annoncé leur intention de mettre au point des normes sur les modèles biométriques à l'intention du personnel employé dans les secteurs de l'aviation et des transports maritimes, et de les soumettre à l'OIT pour examen au printemps 2003.

2) *Les conditions préalables suivantes sont proposées:*

- i) *les données biométriques peuvent être fournies sans intrusion dans la vie privée ou atteinte à la dignité des personnes concernées (voir avant-projet, article 4.5 i));*

Réponses affirmatives: 47. Albanie, Algérie, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 5. Arabie saoudite, Argentine, Erythrée, Kazakhstan, République arabe syrienne.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); APOM (Panama); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 9. Allemagne, Chine, Croatie, Cuba, Danemark, Lituanie, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation patronale approuve le commentaire de l'ISF.

Arabie saoudite. Le gouvernement marque son désaccord par souci de respect de la vie privée.

Argentine. Il n'est pas souhaitable d'inclure des conditions qui risquent de nuire à la fiabilité de la pièce d'identité.

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que la Fédération des syndicats n'est pas d'accord.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs renvoie aux observations qu'elle a formulées en réponse à la question A3 b) 1).

Syndarma: L'organisation patronale demande une garantie de non-intrusion dans la vie privée.

Canada. CTC: L'organisation de travailleurs approuve cette condition préalable mais réaffirme que l'exigence de fournir des données biométriques n'est pas acceptable.

Costa Rica. Le marin doit consentir à l'utilisation de données biométriques.

CTRN: L'organisation de travailleurs accepte cette condition préalable mais réaffirme que l'exigence de fournir des données biométriques est inacceptable.

Danemark. Tout dépend du type de données biométriques retenu, des restrictions contenues dans la législation nationale, etc.

Association des armateurs danois: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.

Equateur. Il faudrait protéger les données strictement personnelles.

Etats-Unis. La législation américaine exige le recours aux données biométriques, lesquelles ne représentent pas une intrusion dans la vie privée ou une atteinte à la dignité mais plutôt une affirmation de l'identité. Le gouvernement reconnaît cependant qu'il s'agit pour certaines cultures d'une question très sensible qui risque de faire obstacle à l'entreprise envisagée.

Finlande. Le gouvernement renvoie à ses observations en réponse à la question A3 b) 1).

France. La France se conformera à sa législation nationale en matière de protection des données et à la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Honduras. Cette condition préalable favorise le respect de la dignité du marin.

Hongrie. Le gouvernement est d'accord en principe.

Inde. La biométrie constitue un élément d'identification et ne constituera pas une intrusion dans la vie privée de l'individu.

Italie. CONFITARMA: L'organisation patronale approuve le commentaire de l'ISF.

FILT-CGIL: L'organisation de travailleurs accepte la condition préalable mais rappelle que l'exigence de fournir des données biométriques n'est pas acceptable.

Lega Pesca: L'organisation est en désaccord sur l'utilisation de données biométriques.

Japon. Les organisations de gens de mer considèrent que l'adoption de modèles biométriques constitue en soi une violation de la dignité.

Kazakhstan. Le document doit contenir des données normalisées pour l'ensemble des Etats Membres qui auront ratifié la convention de manière à simplifier l'identification.

Norvège. Des données biométriques ne devraient pas être recueillies sans l'autorisation du marin.

Roumanie. BNS: L'organisation de travailleurs propose que ces données soient demandées.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: L'organisation de travailleurs est d'accord tout en soulignant que l'exigence de fournir des données biométriques est inacceptable.

République arabe syrienne. Le gouvernement exclut l'utilisation de caractéristiques biologiques autres que les empreintes digitales, le groupe sanguin et des traits physiques saillants.

Ukraine. Des données biométriques ne devraient être fournies qu'avec le consentement du porteur de la pièce d'identité.

ISF. Pour répondre aux préoccupations soulevées par les représentants des gens de mer et si cette option est facile à mettre en pratique, l'ISF pourrait y souscrire, encore que la définition de «vie privée» semble poser une question complexe au regard des droits de l'homme, question sur laquelle le groupe des employeurs n'est pas habilité à se prononcer.

ii) les gens de mer devraient avoir le droit de refuser de fournir des données biométriques et, en lieu et place, d'utiliser leur passeport national pour authentifier leur identité (voir avant-projet, article 4.5 ii);

Réponses affirmatives: 30. Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Bélarus, Costa Rica, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, Guatemala, Hongrie, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pérou, Qatar, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); AAE (Estonie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); APOM (Panama); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 19. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Canada, Chili, Danemark, Equateur, Etats-Unis, France, Grèce, Honduras, Inde, Italie, Liban, Panama, Philippines, Portugal, Royaume-Uni.

Organisations d'employeurs: ANA (Chili); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Autres: 12. Allemagne, Bulgarie, Chine, Croatie, Cuba, Libéria, Lituanie, Maurice, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie.

Commentaires

Algérie. Le marin doit obéir à la réglementation en vigueur dans son pays. Si des exceptions sont introduites dans le projet d'instrument à l'obligation pour le marin de fournir des données biométriques, elles vont à l'encontre du souci d'uniformisation recherché.

Allemagne. VDR: L'organisation patronale reste neutre et approuve les commentaires de l'ISF.

Argentine. Contrairement au gouvernement, la marine approuve le droit de refuser de fournir des données biométriques.

Australie. Des données biométriques fondées sur la reconnaissance du visage ou de l'iris ne représenteraient pas une intrusion dans la vie privée et rien ne justifierait le refus de les fournir.

Brésil. Syndarma: L'organisation patronale est d'accord en principe mais demande ce qu'il adviendra à ces marins si l'Etat du port réclame des données biométriques pour l'entrée dans le pays.

Bulgarie. La réponse dépend des données biométriques exigées. Les marins devraient avoir le droit de refuser de fournir ces données et d'utiliser en lieu et place leur passeport national pour authentifier leur identité, conformément aux procédures suivies par l'Etat du port. Certains pays pourraient demander sous peu à tous les visiteurs étrangers de se faire délivrer un visa contenant un modèle biométrique ou de détenir un passeport comportant des informations de nature biométrique.

Canada. Tous les marins devraient utiliser un passeport national pour authentifier leur identité, alors que la pièce d'identité des gens de mer ne devrait établir que leur statut. Si un Etat opte pour l'insertion de données biométriques, toutes les pièces d'identité des gens de mer délivrées par cet Etat devraient inclure ces données à des fins de cohérence. En conséquence, la condition préalable en question ne devrait pas être retenue.

CTC: La pièce d'identité ne devrait remplacer ni un passeport ni un livret de service.

Chili. La règle devrait s'appliquer de manière égale à tous car l'«uniformité», qui devrait faciliter la vérification des données dans n'importe quel pays, est l'idée fondamentale.

ANA: Cette condition préalable pourrait influencer sur l'acceptation de la pièce d'identité par un Etat.

CPC: L'organisation patronale reste neutre. Le droit de refuser ne devrait exister qu'en cas d'absolue nécessité.

Costa Rica. Le gouvernement est d'accord alors que la Direction générale pour l'immigration et le statut des étrangers ne l'est pas.

CTRN: La pièce d'identité ne devrait pas remplacer un passeport.

Danemark. Le marin peut utiliser son passeport national. Des conditions supplémentaires (comme un visa) pourraient devoir être remplies.

Association des armateurs danois: L'organisation patronale reste neutre et approuve les commentaires de l'ISF.

Egypte. Un marin qui ne produirait pas la nouvelle pièce d'identité ne devrait pas faire l'objet d'une mesure de détention par l'Etat du port.

Equateur. Le marin devrait présenter la pièce d'identité conçue à cet effet et pas une autre.

Estonie. AAE: Un marin ne devrait pas se voir refuser une pièce d'identité s'il refuse de fournir ses données.

Etats-Unis. Les pièces d'identité «de base», y compris les passeports, risquent d'être falsifiées et il est nécessaire d'utiliser les données biométriques pour valider l'identité du détenteur et l'authenticité de la pièce d'identité.

USCIB: Compte tenu des objectifs du nouvel instrument et des informations plus détaillées qui sont requises, un passeport serait insuffisant.

France. S'il contenait une telle condition préalable, le nouvel instrument perdrait de son efficacité. La législation nationale pourrait cependant régler ce point.

Armateurs de France: Cela viderait de son sens l'élaboration d'un document d'identité international.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Les marins ne devraient pas avoir à utiliser leur passeport.

Grèce. Selon la législation nationale, seule une pièce d'identité valable définit le statut du marin.

Honduras. Ces données facilitent la vérification d'identité.

Hongrie. Le gouvernement est d'accord en principe.

Inde. Toute spécification devrait être applicable à l'ensemble des gens de mer. Toutefois, les syndicats de marins ne sont pas d'accord avec le gouvernement. Pour ce qui est des armateurs, l'exigence de fournir des données biométriques est à leur sens inacceptable, car la nouvelle pièce d'identité proposée ne devrait pas viser à remplacer le passeport.

Indonésie. INSA: Seul le passeport représente un document de voyage.

SPNI: Les deux pièces d'identité devraient toujours être vérifiées, et la pièce d'identité des gens de mer ne devrait pas être parfois remplacée par le passeport.

Italie. CONFITARMA: L'organisation patronale reste neutre et approuve les commentaires de l'ISF.

FILT-CGIL: La pièce d'identité n'est pas conçue pour remplacer le passeport.

Legambiente: L'organisation est d'accord.

Kazakhstan. Toute divergence par rapport aux normes établies provoquerait des différends en matière d'identification et par conséquent une perte de temps.

Libéria. Le gouvernement réserve ses commentaires sur ce point tout en signalant que certains passeports nationaux ne sont pas conformes au document 9303 de l'OACI.

Malte. Le gouvernement est d'accord pour autant qu'en cas d'utilisation du passeport national les privilèges associés au statut de marin soient supprimés. Les représentants des travailleurs contestent le droit du marin de refuser de fournir des données biométriques.

Mauritanie. CGTM: Le document n'est pas censé remplacer le passeport.

Norvège: Le refus de fournir des données biométriques devrait priver les marins de tous les avantages qui découleraient pour eux du nouvel instrument.

Royaume-Uni. Cette condition préalable semble aller à l'encontre du but de la pièce d'identité qui est de permettre aux marins l'entrée dans des territoires d'outre-mer auxquels les voyageurs n'ont pas libre accès. Si le marin avait le droit de refuser de fournir des données biométriques et pouvait se contenter de présenter un passeport pour prouver son identité, l'accès à un territoire donné devrait être subordonné aux procédures normales en matière de passeport et de visa.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: La pièce d'identité n'est pas censée remplacer le passeport.

République tchèque. Le gouvernement est d'accord, pour autant que le marin n'ait pas le droit de refuser de se soumettre à un test sur le groupe sanguin.

ISF. L'organisation d'employeurs reste neutre. Si l'insertion d'une telle disposition dans l'instrument permet d'obtenir l'appui des gouvernements, elle pourrait être acceptable. Toutefois, l'ISF signale que les perspectives d'emploi des marins qui refuseraient de fournir des données biométriques pourraient en pâtir, car certains Etats du port insisteront sur la fourniture de données biométriques pour faciliter l'entrée sur leur territoire. En outre, des pays pourraient demander prochainement à tous les visiteurs étrangers de se munir d'un visa comportant un modèle biométrique ou alors de détenir un passeport contenant des informations biométriques.

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

– *est facile à utiliser (voir avant-projet, article 4.5 iii));*

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); KVNR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Réponses négatives: 3. Arabie saoudite, Erythrée, Italie.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); BNS

(Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 6. Chine, Croatie, Cuba, Lituanie, Pologne, Roumanie.

- *est généralement accessible à tout gouvernement à faible coût et à des conditions raisonnables (voir avant-projet, article 4.5 iii));*

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); KVNR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Arabie saoudite, Erythrée, Italie.

Organisation de travailleurs: Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 6. Chine, Croatie, Cuba, Lituanie, Pologne, Roumanie.

- *peut être commodément utilisé à bord du navire, dans les ports et en d'autres lieux où s'effectue normalement le contrôle de l'identité (voir avant-projet, article 4.5 iv));*

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-

Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); NEF (Namibie); KVNR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Réponses négatives: 2. Arabie saoudite, Italie.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); APOM (Panama); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 7. Chine, Croatie, Cuba, Erythrée, Lituanie, Pologne, Roumanie.

Commentaires

Allemagne: Il faut tenir compte du fait que les conditions d'utilisation du matériel influent également sur la procédure biométrique elle-même. Par exemple, des systèmes de reconnaissance faciale sont extrêmement sensibles aux variations de lumière et les systèmes de reconnaissance vocale sont aisément faussés par des bruits de fond.

VDR: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF sans la proposition d'amendement.

Brésil. Syndarma: Il faudrait réviser l'article 4.5 iv) figurant dans l'avant-projet pour faire clairement apparaître que la vérification des données biométriques est une obligation qui incombe exclusivement aux autorités officielles; l'unique responsabilité du navire est de vérifier que le marin détient une pièce d'identité appropriée.

Canada. Le matériel devrait être fiable dans tous les types de conditions ambiantes (par exemple, forte humidité, froid, éclairage médiocre, etc.).

CTC: L'organisation réaffirme que l'exigence de fournir des données biométriques n'est pas acceptable, vu que les membres de l'équipage ne sont pas des criminels et sont généralement connus de leurs camarades de bord.

Chili. ANA: Le navire devrait avoir pour seule responsabilité de vérifier que les marins sont porteurs de leur pièce d'identité.

Costa Rica. CTRN: L'organisation réaffirme que l'obligation de fournir des données biométriques est inacceptable pour les raisons indiquées par le CTC du Canada.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.

Egypte. En Egypte, on ne dispose ni du matériel de mesure biométrique ni des ressources financières permettant de l'acquérir. Le gouvernement conclut que ce matériel devrait être

fourni gratuitement et que plusieurs spécialistes devraient être formés à son utilisation en vue de l'élaboration et de la vérification de la pièce d'identité. Autrement, compte tenu du fait qu'en Egypte le marin a des frais à payer pour obtenir la pièce d'identité, cette technologie porterait les coûts de production à un niveau supérieur aux recettes escomptées.

Etats-Unis. D'accord mais le matériel à utiliser pour fournir les données biométriques ne devrait pas se trouver à bord du navire mais uniquement sur des lieux de délivrance étroitement contrôlés, tandis que le matériel de vérification devrait se trouver là où les agents de l'Etat procèdent normalement à leur vérification.

France. Armateurs de France: Les vérifications à bord d'un navire devraient être conduites par toute autorité gouvernementale munie dudit matériel.

Guatemala. Une aide devrait être fournie aux Etats Membres.

Honduras. Le gouvernement souscrit à toutes les clauses proposées, afin que le personnel de contrôle compétent reçoive une formation appropriée.

Hongrie. Le gouvernement n'est d'accord qu'en principe.

Inde. Il convient de garder présent à l'esprit que les vendeurs de matériel de technologie biométrique se trouvent surtout dans les pays développés. En conséquence, l'accessibilité générale à faible coût et à des conditions raisonnables doit être garantie par l'OIT avant que cette condition préalable ne soit adoptée. Le gouvernement relève également que le matériel devrait être utilisé dans les lieux mentionnés afin de permettre au personnel des services publics de procéder aux identifications.

Italie. Le gouvernement n'est pas d'accord en raison du coût occasionné par l'achat du matériel si la technologie devait être systématiquement utilisée dans les ports.

CONFITARMA: Pour ce qui est de l'utilisation du matériel, la seule responsabilité du navire devrait être de vérifier que le marin est muni de la pièce d'identité appropriée, tandis que les autorités officielles de l'Etat d'accueil seront chargées de vérifier les données biométriques. L'organisation approuve la proposition de l'ISF tendant à modifier en conséquence l'article 4.5 iv) de l'avant-projet.

FILT-CGIL: Les membres de l'équipage ne sont pas des criminels et sont généralement connus de leurs camarades de bord.

Lega Pesca: L'organisation rejette la proposition.

Kazakhstan. Il serait souhaitable de disposer d'un matériel normalisé et de recevoir une formation à son utilisation.

Libéria. Le gouvernement estime que cette technologie est aisément accessible.

Mauritanie. CGTM: Les membres de l'équipage ne sont pas des criminels et sont généralement connus de leurs camarades de bord.

Norvège. Le gouvernement est d'accord pour autant que le matériel soit la propriété de l'autorité compétente.

Pays-Bas. KVNR: L'organisation patronale approuve les commentaires de l'ISF.

Royaume-Uni. Le gouvernement est d'accord mais estime que le matériel doit être exclusivement utilisé par des agents de l'Etat.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Les membres de l'équipage ne sont pas des criminels et sont généralement connus de leurs camarades de bord.

République-Unie de Tanzanie. L'utilisation du matériel devra être réservée à des centres spécialisés contrôlés par des experts, pour éviter toute mauvaise utilisation à bord des navires et dans les ports.

Ukraine. Le gouvernement est d'accord, pour autant qu'il y ait entente entre l'administration et les gens de mer.

ISF. L'organisation patronale approuve toutes les clauses proposées. Cependant, l'idée à retenir en priorité concernant le matériel de vérification est qu'il peut être commodément utilisé dans les ports, les terminaux et les aéroports. La référence proposée, dans l'article 4.5 iv), à l'utilisation du matériel «à bord des navires» est défendable, pour autant qu'elle s'applique à l'aptitude des autorités à se rendre à bord munies du matériel approprié. Néanmoins, il convient de préciser que la vérification des données biométriques ne devrait relever que des autorités officielles. La seule responsabilité du navire devrait être de vérifier que le marin détient la pièce d'identité appropriée. En conséquence, l'article 4.5 iv) de l'avant-projet devrait être modifié de la façon suivante: «le matériel peut être commodément utilisé dans les ports, les terminaux et les aéroports et en d'autres lieux, y compris à bord des navires, où la vérification d'identité est normalement effectuée par des agents de l'Etat».

iv) autres préalables.

Commentaires

Etats-Unis. Le gouvernement réaffirme la nécessité d'utiliser l'expression «coût raisonnable» et souhaite que le matériel et les techniques ainsi que les normes concernant leur utilisation soient convenus au niveau international.

Finlande. Il faudrait tenir compte également des objectifs du travail de normalisation réalisé au niveau international sur la biométrie.

Japon. Le fait qu'un Etat impose aux seuls marins une obligation juridique de fournir des informations personnelles sensibles sur des caractéristiques physiques individuelles fait problème. Cette technologie doit d'abord être communément admise. Selon les experts, en l'état actuel des choses, la technologie concernant les modèles biométriques élaborée dans un pays n'est pas transférable dans d'autres pays du fait que les variations climatiques et ethniques produiraient inévitablement des erreurs. Il est donc nécessaire d'améliorer la technologie et d'établir des normes à l'échelle mondiale. En outre, en cas d'erreur, un dysfonctionnement du matériel devrait être considéré comme la cause principale. Il faut par conséquent que l'examen du passeport constitue un autre moyen de vérifier l'identité des marins. S'il y a lieu d'utiliser la technologie biométrique pour établir les pièces d'identité des gens de mer, des exigences supplémentaires concernant un visa, un passeport, etc. deviendraient superflues.

Libéria. Le gouvernement propose que les capitaines et les exploitants des navires soient habilités, comme il est prévu dans la Convention STCW ou le Code international de gestion de la sécurité (code ISM), à vérifier les compétences de l'équipage.

Nigéria. Le marin devrait être informé de l'importance que présente l'utilisation du nouveau certificat d'identification.

Royaume-Uni. Il faut que le matériel soit peu encombrant, puisse être manié en toute sécurité et ne soit pas facilement accessible aux personnes non autorisées. En outre, il devrait être conforme aux normes de sécurité et de santé et ne devrait ni causer une gêne, ni présenter un risque pour la santé de l'utilisateur ou du marin (scannage de l'iris, du visage ou des empreintes digitales). Des normes internationales (ISO) devraient être utilisées et/ou élaborées pour assurer une certaine normalisation.

Suriname. Une assistance technique et financière aux pays techniquement moins avancés serait vivement appréciée.

République arabe syrienne. Le gouvernement demande à l'OIT de se charger de fournir le matériel à faible coût, ainsi que la formation à son utilisation.

Qu. A3 c) *Au sujet de la technologie biométrique pertinente:*

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

Réponses

Empreintes dentaires: *Honduras.*

Photo numérique: *Nouvelle-Zélande, Pérou.*

ADN: *Danemark, Liban, Norvège.*

Reconnaissance faciale: *Allemagne, Australie, Etats-Unis, France, Japon, Norvège, Royaume-Uni.*

Dactyloscopie (reconnaissance des empreintes digitales): *Albanie, Algérie, Allemagne, Australie, Chili, Costa Rica, Danemark, Egypte, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Liban, Malte, Nicaragua, Norvège, Panama, Pays-Bas, Philippines, Qatar, Royaume-Uni, Suriname.*

Reconnaissance de la forme de la main: *Allemagne, Etats-Unis, Guatemala, Japon, Malte.*

Reconnaissance de l'iris: *Allemagne, Etats-Unis, France, Guatemala, Japon, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni.*

Reconnaissance de la rétine: *Malte, Norvège.*

Reconnaissance de la signature: *Allemagne, Chili, Japon, Nouvelle-Zélande, Suriname.*

Reconnaissance vocale: *Allemagne, Japon, Malte, Norvège.*

Pas d'accès à la technologie biométrique: *Argentine, Bélarus, Bulgarie, Equateur, Erythrée, Estonie, Hongrie, Nigéria, Portugal, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.*

Commentaires

Algérie. Les systèmes ci-après sont utilisés: empreintes digitales, acuité visuelle, mensuration anthropométrique.

Canada. Cette technologie n'est pas utilisée pour des documents de voyage ou d'identité à l'heure actuelle.

Chili. Toutes les technologies sont disponibles mais leur coût est élevé.

France. La technologie la mieux maîtrisée et qui remporte la préférence des autorités françaises est celle basée sur les empreintes digitales.

Japon. Sauf en ce qui concerne la technologie de reconnaissance de l'iris, il existe différentes technologies pour chaque caractéristique biométrique et la compatibilité entre les versions mises au point par les différents fabricants est faible. C'est la raison pour laquelle les autorités responsables des passeports attachent une importance primordiale à l'adoption de technologies biométriques interopérables.

Kazakhstan. Les services de l'immigration ont accès à la technologie biométrique.

Libéria. Le gouvernement fait savoir qu'il pourrait adapter la technologie utilisée aux Etats-Unis et en Europe et l'appliquer aux marins libériens.

Norvège. Pour plus d'informations, le gouvernement renvoie au site Web suivant: <http://www.steria.no/>

Panama. Les documents d'identité des marins ne font appel à aucune technologie biométrique.

ii) quelle expérience tirez-vous de son utilisation?

Les pays et organisations suivants déclarent ne pas avoir d'expérience: *Argentine, Bélarus, Bulgarie, Equateur, Erythrée, Namibie, Nigéria, Panama, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.*

Commentaires

Algérie. Cette technologie facilite l'identification du porteur du document.

Allemagne. La plupart des systèmes biométriques disponibles présentent des faiblesses en termes de fiabilité. Les résultats des tests en cours devraient être disponibles d'ici juillet 2003.

Australie. Il existe en Australie toute une série de logiciels pour le stockage, la consultation et la recherche d'une donnée biométrique donnée, mais tous les produits en sont à leur début. Un test réel de reconnaissance faciale par la technologie biométrique sur des personnels navigants a eu lieu à Sydney en novembre 2002. Une nouvelle évaluation sera organisée avec l'objectif de recourir à la biométrie faciale pour identifier les personnels navigants dans tous les aéroports australiens.

Chili. La technologie est utilisée pour les immeubles privés ou publics dont l'accès est contrôlé.

Costa Rica. Cette technologie est utilisée pour la carte d'identité et le permis de conduire.

Danemark. Ces technologies sont utilisées pour les enquêtes criminelles et les procès, mais aussi à des fins médicales et d'identification (preuves médico-légales et tests de paternité, etc.). Aucune donnée biométrique n'est actuellement stockée sur un média d'identification quelconque (par exemple passeport).

Espagne. Le gouvernement possède une expérience de plusieurs années.

Etats-Unis. Un certain nombre d'enquêtes actuelles appellent l'attention sur la nécessité d'améliorer les normes et de disposer de systèmes ouverts favorisant l'interopérabilité et la réciprocité, et citent des solutions faisant appel à des produits exclusifs qui ne sont pas compatibles avec d'autres systèmes. Il faut des normes internationales plus solides et largement acceptées pour les technologies et pour la biométrie. Il existe deux types de concepts différents: les systèmes ouverts (qui permettent sur le plan local une sélection de la fonction correspondant à la technologie biométrique); et les circuits fermés (une technologie, ou même un fournisseur, lorsque des techniques exclusives sont retenues pour être utilisées globalement). La sélection est déterminante pour la gestion des données et l'établissement des règles à mettre au point. Une série de documents vient de préconiser l'utilisation d'images plutôt que de modèles eu égard aux normes et à l'interopérabilité avec les infrastructures existantes, mais le gouvernement n'a pas, à ce stade, modifié ses recommandations précédentes.

USCIB: L'organisation d'employeurs déclare que les Etats-Unis possèdent une expérience approfondie de l'utilisation de cette technologie.

France. Des expériences sont actuellement en cours de réalisation; il n'est pas possible à ce stade de tirer des conséquences quant à son éventuelle utilisation dans des documents de voyage ou d'identité.

Guatemala. La biométrie est utilisée dans les secteurs privé et public.

Honduras. Les organismes nationaux d'investigation ont une expérience de cette technologie.

Inde. La biométrie est actuellement utilisée par les départements de la police dans les enquêtes criminelles.

Japon. La technologie biométrique est utilisée dans les supermarchés et les commerces où les personnes qui le souhaitent peuvent faire enregistrer leurs empreintes digitales sur une carte à circuit intégré. Cela permet de contrôler leur identité. Certaines entreprises ont adopté la reconnaissance des empreintes digitales pour mieux répondre à leurs besoins en matière de sécurité interne. Certaines banques ont adopté, à titre expérimental, des guichets automatiques bancaires faisant appel à la technologie de la reconnaissance de l'iris. La technologie biométrique est généralement utilisée pour contrôler les entrées et les sorties des personnes dans les résidences et à des fins de surveillance interne et externe dans les bâtiments.

Liban. L'expérience de l'utilisation de cette technologie est bonne.

Malte. L'autorité maritime elle-même n'a pas testé les technologies biométriques mais celles-ci sont utilisées dans les zones de haute sécurité dans l'industrie privée et par la police scientifique.

Nicaragua. Les modèles d'empreintes digitales sont utilisés par la police nationale pour ses fichiers et par le Conseil électoral suprême, pour la délivrance des cartes d'identité civiles. Néanmoins les autorités chargées de l'identification des marins n'ont pas d'expérience de cette technologie.

Norvège. La Norvège n'a pas d'expérience récente de cette technologie.

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande a une expérience limitée de la technologie biométrique.

Pays-Bas. L'expérience de l'utilisation de la technologie disponible présente de hautes garanties.

Pérou. Cette technologie est appliquée depuis quatre ans.

Philippines. Le SIRB ne conserve pas les empreintes digitales des marins mais la police locale, le Bureau national des enquêtes (NBI) et d'autres organismes gouvernementaux d'investigations possèdent une expérience en la matière.

Portugal. A ce jour, toute l'expérience concerne des projets pilotes menés en Allemagne (reconnaissance faciale), aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et au Canada (numérisation de l'iris).

Royaume-Uni. Le gouvernement possède une longue expérience de l'utilisation des empreintes digitales et une expérience limitée, sur une base pilote, de l'imagerie de l'iris et du visage.

Suriname. La technologie biométrique disponible semble tout à fait précise et fonctionnelle.

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

Les pays et organisations ci-après n'ont pas été en mesure de fournir cette information: *Algérie, Allemagne, Argentine, Bélarus, Costa Rica, Egypte, Equateur, Erythrée, Hongrie, Nicaragua, Nigéria, Portugal, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie.*

Commentaires

Albanie. Le gouvernement répond que la technologie sera bientôt disponible.

Australie. Un logiciel solide capable de traiter des volumes importants de données et de reconnaître les visages de manière très précise sera disponible dans les trois à quatre années à venir. Les nouvelles séries M de passeports australiens prévues pour 2004 contiendront des données biométriques stockées dans une puce à rayonnement radioélectrique. Il se pourrait que la technologie biométrique porte sur la reconnaissance faciale. L'OACI, dont l'Australie est membre, a mis sur pied un nouveau groupe de travail qui est actuellement en train de mettre au point une norme mondiale pour la biométrie dans les passeports. Cette norme mondiale devrait guider le développement des lecteurs et des autres technologies qui seront adaptés à l'environnement des ports maritimes.

Bulgarie. Cette technologie pourrait être appliquée dans les deux ou trois ans.

Canada. Cette technologie pourrait être disponible dans les cinq à dix prochaines années.

Chili. La technologie pourrait être disponible dans le délai prévu à cet effet qui dépend des coûts de mise en œuvre.

Danemark. L'acquisition de la technique dépendra de la norme qui sera mise au point par l'OACI (probablement en 2003).

Espagne. Cette technologie est déjà disponible.

Etats-Unis. La question des normes et de l'interopérabilité entre les systèmes avec des structures de données et des technologies différentes est difficile à gérer dans la situation en présence. Il ne fait pas de doute que des solutions technologiques appropriées sont disponibles

globalement mais les préoccupations concernant les normes et l'interopérabilité demeurent. Néanmoins, il est possible d'ores et déjà de mettre au point un cadre pour gérer les spécifications des normes pertinentes et le passage à leur adoption sans préciser toutes les normes appropriées à ce stade.

France. Cette technologie sera disponible d'ici deux, voire trois ans.

Honduras. Le gouvernement déclare que cette technologie sera disponible sur le long terme.

Inde. Cette technologie existe déjà mais une demande soudaine et importante de matériel biométrique pourrait affecter la capacité d'approvisionnement des fournisseurs.

Japon. Pour parvenir à une utilisation généralisée de la technologie biométrique, il faudra que celle-ci progresse. Elle devra: 1) être conviviale; 2) être disponible à des coûts raisonnables; 3) donner satisfaction en ce qui concerne le taux d'erreurs de reconnaissance. A l'heure actuelle, on ne peut pas encore dire avec certitude quand la technologie biométrique sera généralisée au Japon. En outre, il est impératif de prendre en considération et de respecter certaines conditions telles que le système juridique et le sentiment général.

Kazakhstan. Cette technologie est disponible à l'heure actuelle.

Liban. La technologie des empreintes digitales est actuellement disponible, tandis que celle fondée sur l'ADN le sera dans les six mois.

Libéria. Le gouvernement fait savoir qu'il pourrait adapter la technologie disponible aux Etats-Unis et en Europe.

Myanmar. L'acquisition de la technologie biométrique sera envisagée après l'adoption du nouvel instrument.

Namibie. Cette technologie sera disponible dans un proche avenir.

Norvège. Etant donné que la technologie existe, il ne devrait pas y avoir de problème autre que celui d'obtenir le démarrage de la conception et de la production.

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande a la capacité de mettre en place toutes les technologies biométriques, mais à ce stade celles-ci restent nouvelles et sont utilisées uniquement dans des cas particuliers. C'est la raison pour laquelle l'expérience de la Nouvelle-Zélande est limitée en la matière.

Panama. La technologie sera bientôt disponible, aussitôt après l'adoption du nouvel instrument.

Pays-Bas. Cette technologie sera disponible à grande échelle d'ici deux à cinq ans. A la fin de 2002, une étude de faisabilité sur les moyens d'incorporer les données biométriques dans les documents de voyage des Pays-Bas sera terminée. La principale question consiste à savoir quelles seront les données biométriques retenues (numérisation de l'iris, modèles pour les empreintes digitales ou reconnaissance faciale). Cette décision dépendra aussi des recommandations de l'OACI qui seront examinées par les Etats Membres en 2003. La raison d'incorporer des données biométriques dans les documents de voyage des Pays-Bas tient essentiellement à la lutte contre les usurpations d'identité. A l'heure actuelle, les seuls instruments permettant de vérifier l'identité du porteur sont la photographie et la signature. Il semblerait que les données biométriques offrent des moyens supplémentaires de vérification. Un projet de loi offrant la base légale pour l'inclusion des données biométriques dans les documents de voyage est actuellement en discussion au parlement.

Pérou. Il n'y a pas de problème concernant la technologie mais plutôt au sujet du coût de l'équipement.

Philippines. Une période de transition/mise en conformité d'une année serait idéale.

Royaume-Uni. La technologie est déjà disponible.

ISF. L'ISF note que les pays du G8 sont en train de mettre au point des normes pour les moyens d'identification biométrique qui devraient être disponibles d'ici à la fin 2003.

1) *La pièce d'identité des gens de mer devrait-elle contenir des informations sur les certificats de qualification détenus par les marins (voir avant-projet, articles 4.2 et 4.6)?* **Qu. A3 d)**

Réponses affirmatives: 31. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Bulgarie, Costa Rica, Croatie, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, Guatemala, Honduras, Hongrie, Indonésie, Italie, Koweït, Lituanie, Myanmar, Panama, Pays-Bas, Pérou, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: APINDO (Indonésie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Syndicat libre des gens de mer de la marine marchande (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Réponses négatives: 28. Allemagne, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Chili, Chine, Cuba, Danemark, Equateur, France, Grèce, Inde, Japon, Kazakhstan, Liban, Malte, Maurice, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Philippines, Pologne, Qatar, Fédération de Russie, République-Unie de Tanzanie, Ukraine.

Organisations d'employeurs: ANA, CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); FWZ (Pays-Bas); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 2. Canada, Libéria.

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

Réponses affirmatives: 34. Albanie, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Croatie, Cuba, Egypte, Equateur, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Honduras, Inde, Indonésie, Japon, Koweït, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar,

Namibie, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Philippines, Pologne, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine.

Organisations d'employeurs: ANA, CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); APINDO (Indonésie).

Organisations de travailleurs: SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); NUNW (Namibie).

Réponses négatives: 23. Algérie, Argentine, Chili, Costa Rica, Danemark, Erythrée, Espagne, Estonie, Guatemala, Hongrie, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Portugal, Qatar, Roumanie, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 3. Allemagne, Chine, Italie.

Commentaires

Algérie. Il serait opportun d'introduire une disposition incluant ces informations qui sont une autre preuve vérifiable que le porteur du document exerce la profession de marin.

Allemagne. Les fonctions et grades évoluent rapidement dans le secteur des transports maritimes, ce qui fait qu'un nouveau document d'identité de marin aurait à être établi à chaque changement de qualification du marin s'il fallait inclure ces informations.

VDR: L'organisation d'employeurs reste neutre et estime qu'il n'est pas nécessaire d'inclure cette information dans les documents d'identité des marins. Quelle que soit la décision en la matière, l'inclusion de cette information devrait rester facultative et aucune référence précise ne devrait être incluse dans le nouvel instrument. Toute nouvelle règle de l'OMI sur la question pourrait être prise en compte lors d'une révision subséquente, comme prévu par l'article 3.2 du projet préliminaire.

Argentine. A l'inverse du gouvernement, la marine répond non à A3 d) 1) et oui à A3 d) 2).

Australie. Le gouvernement est d'accord que l'autorité délivrant le document d'identité des marins devrait être capable de décider quelles sont les informations supplémentaires qu'elle souhaite inclure. L'Australie, comme de nombreux autres pays, délivre des certificats de compétence. Il n'y a pas de vérification de l'identité, pas plus qu'il n'y a d'obligation à ce que le porteur du certificat soit de nationalité australienne ou résident australien, ou actif dans l'industrie. De la même façon, les détenteurs de certificats valides peuvent accomplir des tâches à terre et n'ont pas de raison d'avoir accès aux ports d'un autre pays ou à un bateau donné. De même, l'Australie accepte les certificats valides délivrés par la plupart des pays pour les marins tra-

vaillant à bord des navires battant pavillon australien et effectue des vérifications auprès des administrations étrangères pour vérifier leur validité, mais ne gère pas une base de données de tous les certificats étrangers détenus par les marins australiens travaillant à bord de navires étrangers. Le pays de la nationalité du marin n'est donc pas nécessairement en position de s'assurer que les certificats détenus par les marins sont valides ou authentiques. Cela ne ferait qu'apporter la confusion à l'objectif initial du document d'identité qui est de prouver que le marin a une bonne raison de se trouver à bord d'un navire et devrait donc bénéficier des formalités de contrôle minimales aux frontières.

Azerbaïdjan. Le gouvernement estime que non, mais la Confédération des syndicats répond par l'affirmative.

Brésil. CONTTMAF: Cette information existe déjà dans un autre document qui est normalement utilisé par les marins et peut être aisément vérifiée. Laisser la question à la discrétion de chaque Etat risque de conduire à des documents non normalisés.

Bulgarie. Le gouvernement répond oui à tout pour autant que cela soit conforme à la législation nationale. Les pages 4, 5, 6 et 7 de l'actuel passeport de marin bulgare contiennent des informations sur la capacité du marin, tout comme le numéro et la date de délivrance et d'expiration du certificat. Seules des personnes relevant du ministère des Transports et des Communications sont habilitées à porter des informations sur ces pages.

Canada. Cette information devrait être facultative.

CTC: L'inclusion de cette information risque de retarder la mise en œuvre de l'instrument. Le Canada procède déjà à une révision de ses certificats de compétence.

Chili. L'idée fondamentale de l'instrument est l'«uniformité». Toutes les données concernant la compétence doivent être portées dans le livret d'embarquement. La carte d'identification ne devrait contenir que des données concernant l'identification personnelle et professionnelle.

ANA: L'inclusion de cette information dans les documents d'identité devrait être uniquement facultative pour les Etats Membres ayant ratifié la convention et aucune référence particulière ne devrait être incluse dans le nouvel instrument. En outre, ce type d'information risque d'avoir à être régulièrement mis à jour.

Costa Rica. Les données sur les qualifications devraient être normalisées à des fins de mise en œuvre à l'échelle internationale. A la différence du gouvernement, la Direction générale de l'immigration et de la situation des étrangers répond par la négative à cette proposition car elle risque de compromettre l'uniformité.

CTRN: L'inclusion de ce type d'information risque de retarder la mise en œuvre.

Cuba. L'inclusion de cette information ne devrait pas être obligatoire. Dans tous les cas, le fait que cette information soit incluse dans le document ne dispense pas le marin de l'obligation de présenter les certificats originaux.

Danemark. Cette proposition compromettrait les chances d'une norme uniforme pour le document d'identité des gens de mer. En outre, la Convention STCW énonce les exigences concernant les brevets, etc., pour les certificats de compétence. L'inclusion de cette information peut être source de confusion.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Egypte. L'inclusion des qualifications du marin devrait être facultative. Par ailleurs, certaines tâches à bord des navires n'exigent pas de brevet, conformément à la Convention STCW.

Erythrée. Cette information doit faire partie du document normalisé et son inclusion devrait être obligatoire.

Espagne. La même structure devrait être adoptée pour tous les documents d'identité.

Estonie. Il faudrait une décision commune d'inclure uniquement les informations que chaque pays peut fournir.

Etats-Unis. La question de savoir si certaines données devraient figurer sur la carte ou dans la base de données devrait être laissée à l'appréciation des Etats Membres. Cependant, un accord devrait intervenir sur les éléments de données appropriés. Vu la nécessité pour les Etats Membres de se conformer aux exigences de la Convention STCW, l'insertion de cette information sur une carte devrait être obligatoire. Si telle n'est pas l'opinion générale, la décision d'inclure ce type d'information devrait être laissée à la discrétion de chaque Etat Membre.

USCIB: L'inclusion obligatoire de ce type d'information risque de compliquer et d'alourdir la tâche de l'autorité de délivrance car il faudrait établir une nouvelle carte d'identité chaque fois qu'un marin acquiert ou perd un brevet. La décision devrait donc être laissée à chaque pays de délivrance.

France. Ces informations sont très difficiles à tenir à jour. On pourrait envisager de porter sur la pièce d'identité le titre détenu par le marin au moment de la délivrance de celle-ci mais celui-ci pourrait n'être plus celui détenu au moment même du contrôle du document. Cette question renvoie au système de contrôle et de vérification des titres de qualification. Cette pièce d'identité pourrait donc ne pas contenir de telles mentions, mais en tout état de cause elle devrait alors permettre de procéder plus aisément à la vérification des titres. Le gouvernement n'est pas opposé, au fond, à la mention de ces informations dans la mesure où cela ne compliquerait pas la mise en œuvre du nouvel instrument.

Armateurs de France: Ceci compliquerait de façon très lourde l'élaboration du document et sa mise à jour.

Grèce. Selon la Convention STCW de l'OMI, les certificats de compétence originaux des marins doivent être disponibles à bord des navires.

Guatemala. Il risque de ne pas y avoir d'uniformité si chaque Membre est libre de décider sur cette question.

Honduras. L'inclusion de cette information ne devrait pas être obligatoire car il existe d'autres documents prouvant la qualification du marin.

Hongrie. Les documents d'identité hongrois contiennent cette information. Tous les documents devraient contenir ces données importantes, à des fins de simplicité.

Inde. La décision devrait être laissée à chaque Membre.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs appuie l'observation de l'ISF.

FILT-CGIL: L'inclusion de cette information risque de retarder la mise en œuvre de l'instrument. La standardisation et l'identification aisée du document risquent d'être impossibles en cas de divergence marquée entre les pays de délivrance.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Les autorités de délivrance auraient à suivre une procédure d'amendement écrite chaque fois qu'un changement survient dans le certificat de qualification, et l'insertion des changements dans le document d'identité risquerait donc de poser problème. Le type et le volume d'informations à inclure dans le document devraient être laissés à la discrétion du pays concerné.

Kazakhstan. Le document d'identité des gens de mer ne devrait inclure que l'indication des navires à bord desquels le marin a servi, et le timbre des services de l'immigration apposé au moment d'entrer dans le port et de le quitter.

Libéria. Les informations concernant la qualification dépassent le champ de l'instrument proposé et ne devraient ni être requises ni interdites. La décision devrait appartenir à l'autorité de délivrance.

Malte. Une augmentation du nombre de pages du document risque de compromettre les avantages en matière de sécurité conférés par un document d'identité d'une page. Les représentants des travailleurs sont d'accord avec A3 d) 1) mais pas avec A3 d) 2).

Mauritanie. CGTM: L'inclusion de cette information risque de retarder la mise en œuvre de l'instrument.

Namibie. Un marin peut obtenir de nouvelles qualifications une fois le document d'identité établi et il n'y a pas lieu de retourner au document pour les modifications.

Nigéria. L'information concernant les certificats risque de rendre le document d'identité volumineux et elle n'est pas pertinente car l'employeur est censé l'avoir vérifiée avant l'engagement.

Nouvelle-Zélande. Ce type d'information n'est pas pertinent pour un document d'identité.

Panama. Le gouvernement demande une politique uniforme pour tous les Membres.

Pays-Bas. FWZ: L'information concernant les certificats détenus par le marin n'a rien à voir avec les questions de sécurité et ne devrait donc pas être incluse dans le document.

KVNR: L'inclusion de cette information ne devait être que facultative, et aucune référence spécifique ne devrait être incluse dans le nouvel instrument. Etant donné que divers organismes nationaux peuvent être concernés, l'inclusion de cette information à titre obligatoire risque de retarder l'introduction des documents d'identité. En outre, ce type d'information risque d'avoir à être fréquemment mis à jour.

Pérou. L'inclusion de cette information doit être obligatoire si l'on veut que le document serve à quelque chose.

Philippines. Le gouvernement estime que l'inclusion de ce type d'information est inutile car les certificats originaux sont dans la possession des marins durant leur emploi et parce que cela nécessitera des pages supplémentaires qui rendront le document plus volumineux.

Portugal. A des fins d'uniformité, le type d'information à inclure devrait être établi dans le nouvel instrument.

Qatar. Le certificat lui-même prouve les qualifications du marin, de sorte que cette information n'a pas à être répétée à chaque fois que le marin obtient une nouvelle qualification.

Roumanie. L'inclusion de cette information offrirait la preuve vérifiable que le titulaire du brevet occupe bien un emploi de marin.

Royaume-Uni. L'inclusion des qualifications des marins serait utile pour faire des recoupements entre le certificat de compétence et le document d'identité. Cependant, le certificat de compétence (et d'autres certificats) sont ceux normalement prévus pour enregistrer les qualifications et il y a un risque de confusion si les qualifications d'un marin changent pendant la durée de validité du document d'identité. L'impact du livret de débarquement devrait également être examiné. Le Royaume-Uni accepte donc l'inclusion de ce type d'information, mais uniquement sur une base volontaire.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: L'objectif de cet instrument est de contribuer à la sécurité maritime, et l'inclusion de ces informations supplémentaires risque de retarder sa mise en œuvre.

Uruguay. Il faut des critères uniformes.

ISF. Quelle que soit la décision en la matière, l'inclusion d'informations sur les qualifications des marins dans les documents d'identité ne devrait être que facultative. Etant donné que différents organismes nationaux pourront être concernés, l'inclusion de cette information sur une base obligatoire risque de retarder l'introduction du document d'identité. En outre, ce type d'information peut nécessiter de fréquentes mises à jour. Eu égard aux préoccupations exprimées par le groupe des gens de mer et dans l'intérêt d'une adoption réussie et d'une large ratification du nouvel instrument, aucune référence spécifique à ce type d'information ne devrait être incluse. Cependant, l'article 4.6 du projet préliminaire, qui laisse l'option ouverte, devrait être conservé. Toute nouvelle réglementation de l'OMI pouvant imposer que les qualifications soient incluses dans des documents lisibles par machine pourrait être prise en compte lors d'une révision ultérieure, comme prévu par l'article 3.2 de l'avant-projet.

Qu. A3 e) *Il a également été proposé que la pièce d'identité puisse comporter des pages vierges (par exemple, pour permettre aux autorités compétentes de porter des annotations ou l'inclusion d'informations telles que celles relatives au service en mer (voir avant-projet, article 4.2)).*

Réponses affirmatives: 44. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Lituanie, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA (Chili); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 12. Allemagne, Australie, Azerbaïdjan, Chili, Chine, Costa Rica, Cuba, Kazakhstan, Liban, Malte, Nouvelle-Zélande, République arabe syrienne.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM, SNPOMM (France); CGTM (Mauritanie).

Autres: 4. Bélarus, Canada, France, Libéria.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs reste neutre et souscrit aux observations de l'ISF.

Australie. Cette question présuppose que le document d'identité des marins sera un livret, alors que la Conférence pourrait trouver le format d'une carte de crédit plus approprié. Tous les marins seront bientôt tenus d'être en possession d'un passeport pour entrer en Australie; il n'y a donc pas lieu de prévoir des pages vierges dans le nouveau document d'identité des marins.

Azerbaïdjan. Le gouvernement indique que la Confédération des syndicats est d'accord.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs n'est pas d'accord et renvoie à son observation sous la question A3 d).

Syndarma: Rien ne devrait nuire à la praticabilité et à la rentabilité du document.

Bulgarie. Le gouvernement accepte et renvoie à son observation sous la question A3 d).

Canada. Cette possibilité devrait être uniquement facultative.

CTC: Cela rendrait le document trop différent du modèle général.

Chili. Il devrait y avoir un livret d'embarquement et une carte d'identification distincte qui ne devrait contenir qu'un relevé des entrées et des sorties dans les ports.

Costa Rica. La fiabilité des informations n'est pas garantie. A la différence du gouvernement, la Direction générale de l'immigration et de la situation des étrangers accepte.

CTRN: Cela rendrait le document trop différent du modèle général.

Cuba. La question devrait être décidée par chaque Etat Membre.

Danemark. Des timbres à l'entrée et à la sortie des pays pourraient être apposés sur le document d'identité. Par ailleurs, l'instrument devrait prévoir la possibilité de combiner le document d'identité des marins avec le livret de marin traditionnel. Dans cette hypothèse, des pages blanches feraient naturellement partie du document.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Espagne. Etant donné que le livret de service du marin est utilisé par l'autorité compétente pour le calcul des droits à pension, tout document le remplaçant devrait contenir les dates d'embarquement et de débarquement d'un navire, la catégorie d'emploi, le numéro du navire et les raisons pour lesquelles le marin a quitté le navire. Si ces données ne sont pas enregistrées dans le nouveau document, les autorités maritimes devraient être tenues de les fournir d'une autre manière.

Etats-Unis. Le gouvernement reste neutre car il a des doutes concernant la possibilité de valider les annotations portées sur les pages blanches. Même avec le format de la carte de crédit, que les Etats-Unis préfèrent, des préoccupations subsistent concernant la gestion des données. Les données concernant un marin devraient pouvoir être consultées par celui-ci mais d'autres données ne doivent pas nécessairement être divulguées comme par exemple les données relatives à la sécurité et certaines données comme le nom du navire (pour valider les périodes de service) lorsque ce dernier est affecté à une opération militaire.

USCIB: L'organisation d'employeurs préfère le format de la carte de crédit. Le pays de délivrance pourrait choisir d'inclure d'autres informations à sa discrétion.

France. Il n'est pas souhaitable d'y mentionner les mouvements des marins; d'autres moyens existent pour cela.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Parmi les informations supplémentaires pourraient figurer les suivantes: mention des navires, fonctions, dates d'embarquement et de débarquement, aptitude médicale.

Honduras. Le gouvernement est d'accord d'inclure le rang du marin.

Inde. Des pages supplémentaires faciliteront l'inclusion de données qui pourraient s'avérer nécessaires ultérieurement.

Indonésie. APINDO: Les annotations de ce type sont très importantes pour une consultation aisée dans un autre Etat.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs accepte si cela est compatible avec une large ratification de l'instrument.

FILT-CGIL: Le document deviendrait trop différent du modèle général.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Kazakhstan. Toute information supplémentaire risque de compliquer et de ralentir le travail des services de l'immigration.

Libéria. Le nouvel instrument ne devrait préciser que les critères minima. L'Etat de délivrance ne devrait être autorisé à incorporer des améliorations que pour autant que les normes de base sont satisfaites.

Malte. Le gouvernement n'est pas d'accord et renvoie à son observation sous A3 d).

Nigéria. Cela fournirait des informations sur l'expérience du marin.

Norvège. Aucune information sensible ou de nature privée ne devrait être incluse.

Panama. Le gouvernement est d'accord à condition que l'information ait trait aux services accomplis et soit insérée par l'administration maritime correspondant à la nationalité du titre ou contresignée.

Pays-Bas. FWZ: Il ne faudrait pas rendre le document trop différent du modèle général.

Philippines. Le SIRB a déjà prévu des emplacements à cette fin.

Qatar. Cela est essentiel pour officiellement certifier les services du marin.

Roumanie. Les états de service font partie des exigences de la Convention STCW, et leur inclusion dans le document d'identité permettrait de faire des vérifications croisées.

Royaume-Uni. Cela fournirait un enregistrement des entrées qui pourrait faciliter une future admission sur le territoire. Néanmoins, ce type d'annotations dans le document devrait être laissé à la discrétion de chaque autorité.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Cela ne modifierait pas trop le document par rapport à l'original.

République arabe syrienne. Il existe un espace pour ce type d'annotations dans les pages du passeport maritime qui est utilisé à l'échelon national pour les services effectués à bord des navires et pour les visas.

Uruguay. Les pages doivent être numérotées.

ISF. Si le document envisagé n'est pas une carte et si les Etats Membres estiment qu'il serait utile d'inclure des pages blanches, l'ISF n'a pas d'objection pour autant que la méthode soit applicable et abordable et qu'elle soit compatible avec une large ratification de l'instrument.

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

Qu. A3 f)

i) *Selon les avis exprimés, la durée de validité devrait toujours être indiquée sur le document (voir avant-projet, article 4.4.9).*

Réponses affirmatives: 60. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponse négative: 1. Hongrie.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Australie. Une date d'expiration constitue une sécurité supplémentaire. Si le document d'identité du marin doit être délivré par l'employeur, la période devrait se référer à la date de la fin de l'emploi; le document devrait être restitué une fois que le détenteur n'est plus employé. Si le document est délivré par un Etat, une limite de validité standard devrait être appliquée.

Bulgarie. Cela est nécessaire pour aborder les problèmes de sécurité et est conforme à la législation nationale.

Canada. A l'heure actuelle, certains documents n'ont pas de date d'expiration, ce qui permet des abus lorsque des travailleurs sont embauchés pour de courtes durées, lorsque les photographies sont très anciennes ou en cas de détérioration du document, etc. Les documents d'identité des marins devraient toujours comporter des dates d'expiration et ne devraient être

délivrés ou conservés que si les titulaires prouvent qu'ils continuent à exercer la profession de marin.

Chili. La période de validité devrait se baser sur le certificat de santé (comme prévu par la Convention STCW).

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Equateur. Cela est nécessaire pour connaître la date d'expiration.

Etats-Unis. La précision concernant la durée de validité dépend de la technologie utilisée pour le document. Si les moyens d'enregistrer la date d'expiration étaient inclus, celle-ci pourrait être incorporée électroniquement et non pas imprimée sur le document, ce qui réduirait les coûts de rétablissement.

USCIB: Cela dépend des autres informations pouvant figurer sur la carte. Une durée de validité de cinq ans est proposée.

Honduras. La période de validité permet de vérifier si le marin tient ses qualifications à jour.

Hongrie. En Hongrie, la période de validité n'est pas précisée sur le document d'identité; néanmoins, les marins doivent présenter leurs documents d'identité à l'autorité nationale de délivrance à des fins de vérification au moins une fois par période de douze mois ou, en cas d'impossibilité, immédiatement après leur retour.

Indonésie. APINDO: Eviter la confusion avec la durée de validité du passeport. Une synchronisation est nécessaire.

Italie. Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Namibie. Le gouvernement est d'accord mais déclare qu'il n'y a pas nécessité de prévoir ce type de disposition.

Nigéria. Cela aiderait à mettre à jour les informations concernant les titulaires et à se conformer aux changements qui interviennent dans la législation.

Qatar. Le document devrait être périodiquement renouvelable pour prévenir les abus.

ISF. L'ISF est d'accord. La durée de validité devrait être indiquée pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité.

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

Réponses affirmatives: 45. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Chine, Croatie, Cuba, Egypte, Equateur, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: USCIB (Etats-Unis); APINDO, INSA (Indonésie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Réponses négatives: 15. Allemagne, Australie, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Danemark, Espagne, Inde, Kazakhstan, Norvège, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); FILT-CGIL (Italie); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Commentaires

Allemagne. Il devrait y avoir un accord à l'échelon international sur la durée de validité.
VDR: L'organisation d'employeurs souscrit à l'observation de l'ISF.

Brésil. CONTTMAF: Cela compromettrait la standardisation du document.
Syndarma: Les durées de validité devraient être standardisées.

Canada. CTC: Une durée de validité convenue devrait être établie.

Chili. La durée de validité devrait être uniforme pour l'ensemble des Etats Membres ratifiant la convention.

ANA: Le nouvel instrument devrait préciser la durée de validité maximale.

Chine. La durée de validité spécifiée pourrait être notifiée aux organisations internationales ou aux autres pays.

Costa Rica. Les données doivent être standardisées.

CTRN: Il conviendrait d'établir une durée de validité convenue.

Danemark. Une durée de validité standard serait préférable.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Egypte. L'autorité de délivrance devrait établir la durée de validité selon la législation nationale et en tenant dûment compte de la validité des autres certificats concernés.

Espagne. Il conviendrait d'adopter des critères communs à l'échelon international.

Etats-Unis. Le gouvernement est d'accord, mais propose que l'on indique une fourchette convenue concernant une durée de validité acceptable dans le protocole.

Finlande. Le document devrait établir une durée de validité convenue.

France. La durée de validité devrait être en cohérence avec celle des documents de voyage.

Armateurs de France: La durée de validité doit être uniforme.

Honduras. Le gouvernement est d'accord en se référant à la loi constitutionnelle du Honduras.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord à condition qu'il y ait une homogénéité entre les pays appartenant à la même zone ou intéressés par le même secteur ressource.

Kazakhstan: Une période spécifique devrait être indiquée dans l'instrument.

Namibie. La durée de validité devrait être spécifiée, conformément aux lois nationales.

Nicaragua. Tous les Membres devraient prévoir la même durée de validité.

Nigéria. L'autorité de délivrance est la mieux informée de la situation économique nationale, des exigences en matière de sécurité et de la législation.

Pays-Bas. Il devrait y avoir uniformité.

Pérou. Il faudrait recommander une durée de validité standard.

Portugal. La durée de validité devrait être indiquée dans l'instrument.

Qatar. La durée devrait être en rapport avec les documents délivrés par les autres autorités.

Royaume-Uni. Il devrait y avoir une durée de validité standard pour toutes les administrations pour veiller à la cohérence, éviter la confusion et garantir une acceptabilité maximale du document. Les règles concernant la validité et la détention du document devraient poser comme condition que le détenteur continue à exercer la profession de marin.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Le nouvel instrument devrait établir une durée de validité convenue.

République arabe syrienne. Le document pourrait avoir la même durée que le passeport maritime.

ISF. L'organisation d'employeurs n'est pas d'accord. Le nouvel instrument devrait préciser une durée de validité uniforme maximale pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité.

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

Durée suggérée dans les réponses

Six ans: *Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Brésil, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Guatemala, Honduras, Indonésie, Italie, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Nigéria, Norvège, Panama* (pour les eaux internationales), *Pays-Bas, Pérou, Philippines, Royaume-Uni, Uruguay.*

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis), INSA (Indonésie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); SNPI (Indonésie); APOM (Panama); BNS (Roumanie).

Dix ans: *Allemagne, Danemark, Estonie, Inde, Kazakhstan, Lituanie, Nicaragua, Portugal, Qatar.*

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); CONFITARMA, Lega Pesca (Italie); ISF.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); SNPOMM, FOMM, FNSM, SNCNMM (France); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Cinq à dix ans: *Australie, Etats-Unis, Japon, République tchèque, Ukraine.*

Organisations de travailleurs: FILT-CGIL (Italie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Même durée que pour le passeport national: *Equateur, Nouvelle-Zélande, Suriname.*

Organisation d'employeurs: APINDO (Indonésie).

Organisation de travailleurs: CTRN (Costa Rica).

Dix à vingt ans: *Pologne.*

Sept ans: Confédération des syndicats de l'Azerbaïdjan.

Quatre ans: *Grèce, République arabe syrienne.*

Trois ans: *Erythrée, Panama* (pour les eaux internationales).

Deux ans: *Namibie.*

Un an: *Roumanie.*

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Arabie saoudite. La durée suggérée devrait permettre d'économiser temps, efforts et argent.

Australie. Au cas où le détenteur du document quitterait définitivement l'industrie du transport maritime, le document devrait être immédiatement restitué.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs préconise la durée universellement adoptée pour les certificats de compétence.

Syndarma: L'organisation d'employeurs propose la durée de validité usuelle des passeports.

Bulgarie. La durée de cinq ans, qui est préférable, est en conformité avec la législation nationale et avec les certificats de la Convention STCW de l'OMI.

Canada. CTC: Les durées de validité devraient être les mêmes que celle du passeport du Royaume-Uni ou tout du moins pour les certificats de compétence professionnelle des marins.

Chili. La durée de validité devrait être la même que celle indiquée dans la Convention STCW 78/95.

ANA: La durée de validité devrait être en conformité avec celle des passeports.

Chine. La durée de validité ne devrait pas être supérieure à celle d'un passeport du pays concerné; il serait souhaitable pour le nouvel instrument de préciser une durée de validité.

Costa Rica. CTRN: La durée de validité devrait être la même que celle des passeports.

Croatie. Le document d'identité devrait demeurer valide tant que le marin dispose d'un certificat d'aptitude médicale valide.

Danemark. Le gouvernement penche pour la durée de validité usuelle des passeports.

Association des armateurs danois: L'organisation souscrit aux observations de l'ISF.

Egypte. Le gouvernement appelle l'attention sur certains aspects dont il faut tenir compte, par exemple les exigences liées au service militaire, la validité des certificats médicaux, etc.

Equateur. L'Equateur propose la durée minimale prévue pour un passeport.

Etats-Unis. La durée inférieure de la fourchette proposée correspondrait aux exigences en matière de renouvellement de la Convention STCW et offrirait plus de garantie pour ce qui est de l'authenticité du document.

USCIB: L'organisation d'employeurs propose une période de cinq ans, ce qui correspond à la validité des certificats professionnels.

France. La durée de validité de cinq ans devrait être en cohérence avec celle prévue par la Convention STCW pour les documents de voyage.

Armateurs de France: Une durée de dix ans paraît raisonnable au regard de la durée de validité de la plupart des pièces d'identité.

Guatemala. La durée de validité standard utilisée pour les passeports est appropriée.

Honduras. La durée de validité devrait être la même pour tous les pays. Au Honduras, en vertu de la loi sur l'organisation de la marine marchande, elle est de deux ans.

Inde. Les caractéristiques d'un individu nécessitent environ dix ans pour parvenir à un changement radical. Les certificats de débarquement permanent valant document d'identité (CDC) en Inde sont actuellement établis pour une période de dix ans.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs souscrit aux observations de l'ISF.

Japon. La durée de validité devrait idéalement être déterminée par le pays concerné.

Kazakhstan. Le gouvernement est en faveur de la durée standard pour un document d'identité.

Malte. La durée de validité devrait être telle qu'elle permette de limiter les difficultés liées à d'éventuelles altérations de l'image par le temps.

Nigéria. La durée de validité suggérée de cinq ans diminuerait les coûts et serait compatible avec les passeports internationaux. Il se pourrait que les données factuelles ne changent pas sur une durée plus courte.

Panama. Si l'on utilise les codes-barres et la plastification, le document devrait être reproductible pour une nouvelle période de cinq ans.

CMP: Les marins devraient perdre leur statut s'ils ne sont pas employés à bord d'un navire pendant la durée de validité.

Pays-Bas. KVNR: Il semble sensé d'aligner la durée de validité sur celle des passeports.

Pérou. La durée de validité devrait correspondre à celle des certificats de compétence.

Philippines. Le document devrait être renouvelable pour une nouvelle durée de cinq ans à condition qu'il y ait suffisamment de pages laissées pour porter des informations.

Pologne. Le document d'identité des marins devrait perdre sa validité si le titulaire n'a pas travaillé à bord d'un navire pendant une période de cinq ans. La durée de validité devrait être justifiée par la raison de sa restriction.

Roumanie. La durée de validité du document d'identité des gens de mer devrait correspondre à celle du certificat médical.

Royaume-Uni. La durée de validité devrait figurer clairement (par exemple date d'expiration sous un format standard (JJ-MM-AA)).

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Cinq années correspondraient à la durée de validité du certificat de compétence des marins, et dix ans à celle d'un passeport.

République arabe syrienne. La durée de validité devrait être la même que celle des passeports maritimes.

République-Unie de Tanzanie. La durée de validité devrait être standardisée pour éviter des discordances.

Uruguay. La durée de validité devrait correspondre à celle prévue dans la Convention STCW de l'OMI et être indiquée dans la carte de santé.

ISF. Bien que les certificats de compétence STCW soient valables cinq ans, les passeports sont souvent valables dix ans, et il semblerait sensé d'aligner la durée de validité du document sur celle du passeport.

1) *Toute pièce d'identité devrait porter un numéro de référence de façon à faciliter la vérification extérieure.* **Qu. A3 g)**

Réponses affirmatives: 60. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, France, Finlande, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Nami-

bie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autre: 1. Allemagne.

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

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

Réponses affirmatives: 32. Albanie, Arabie saoudite, Canada, Chine, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Finlande, France, Grèce, Honduras, Inde, Indonésie, Japon, Koweït, Liban, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Panama, Philippines, Pologne, Roumanie, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine.

Organisations d'employeurs: USCIB (Etats-Unis); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 28. Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Costa Rica, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, Guatemala, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Libéria, Lituanie, Malte, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); APOM (Panama); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autre: 1. Allemagne.

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

Réponses affirmatives: 41. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Chine, Costa Rica, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, France,

Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Namibie, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 16. Canada, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Finlande, Grèce, Honduras, Italie, Japon, Nicaragua, Panama, Roumanie, République arabe syrienne.

Autres: 4. Allemagne, Arabie saoudite, Koweït, Maurice.

Commentaires

Allemagne. VDR: Une norme de référence universelle serait souhaitable, sous réserve que cela ne complique pas la délivrance des pièces d'identité et soit compatible avec une large ratification.

Australie. Le numéro de référence devrait être normalisé. Voir aussi réponse à la question A4 a).

Brésil. CONTTMAF: La centralisation du numéro de référence par une organisation internationale rendrait difficile toute falsification sans porter atteinte au système d'identification interne des Etats qu'elle ne ferait, au contraire, que renforcer.

Syndarma: Un numéro de référence universel renforcerait la sécurité et faciliterait le travail des services d'immigration.

Canada. Le format devrait être facultatif mais inclure un chiffre de contrôle.

CTC: En ce qui concerne la question 2) i), il faudrait une norme internationale pour l'attribution de chaque numéro.

Chili. L'uniformité facilite le contrôle. Toutefois, cela exigerait de modifier les bases de données et de remplacer tous les documents délivrés aux officiers et membres d'équipage.

Costa Rica. CTRN: En ce qui concerne la question 2) i), il faudrait une norme internationale pour l'attribution de chaque numéro.

Danemark. La protection contre la délivrance illégale de documents devrait être assurée à différents niveaux, depuis une autorité centrale dotée de moyens de sécurité appropriés jusqu'à l'utilisation sur les documents d'un «sceau électronique». Le gouvernement renvoie à ce sujet à la résolution du Conseil de l'UE du 17 octobre 2000, section 4, et à la réglementation I/2, 6.2 de la Convention STCW de l'OMI.

Equateur. C'est à l'autorité qui délivre les pièces d'identité de décider, vu que c'est elle qui les contrôle.

Espagne. Les autorités nationales devraient avoir la liberté de décider du format du numéro de référence.

Etats-Unis. Le numéro de référence devrait être alphanumérique et avoir une structure convenue qui facilite la vérification du document et de l'organisme qui l'a délivré.

USCIB: Chaque carte devrait pouvoir faire l'objet d'une vérification extérieure grâce à une base de données, internationale ou nationale, à laquelle les autres parties intéressées, notamment les Etats du port, pourraient avoir accès.

France. FNSM: Oui aux questions 1) et 2) i).

Honduras. Une norme de référence universelle a tendance à être falsifiée.

Hongrie. Il est suggéré de tenir compte des numéros et codes de pays déterminés par les Nations Unies (par exemple, 36 pour la Hongrie).

Inde. Cela donnera plus de crédibilité au document d'identité et devrait permettre de répondre aux préoccupations de tous les Etats du port en matière de sécurité. En outre, même si le format est universel, cela n'empêchera pas chaque Etat Membre de désigner l'organe d'exécution.

Italie. CONFITARMA: Il pourrait être utile d'adopter une référence universelle sous réserve que cela soit compatible avec une large ratification de l'instrument.

FILT-CGIL: En ce qui concerne la question 2) i), il faudrait une norme internationale pour l'attribution du numéro de référence.

Legambiente: Oui aux questions 1) et 2) ii), non à la question 2) i).

Japon. La méthode de contrôle des numéros de référence des pièces d'identité des gens de mer varie selon la situation du pays. Une norme de référence universelle ne serait pas pratique et serait source de confusion. Le format du numéro de référence devrait donc être laissé à la discrétion de chaque pays.

Kazakhstan. Le numéro de référence devrait comprendre un code identifiant le pays de délivrance qui devrait être indiqué dans le document.

Libéria. Les trois premières lettres du numéro de référence devraient correspondre à l'abréviation ISO de chaque Etat. Le nombre de lettres et de chiffres (choisis par l'Etat) devrait être partout le même afin de faciliter la lisibilité internationale.

Nigeria. Oui, pour des raisons de sécurité et parce que cela facilitera la tâche des services d'immigration.

Panama. Chaque Etat devrait pourvoir à sa sécurité par un contrôle interne.

Royaume-Uni. Chaque document devrait porter un numéro de référence unique qui devrait être enregistré dans une base de données sécurisée par l'autorité délivrant le document, contenir le code du pays de délivrance, être conforme à une norme internationale (par exemple code OACI) et être lisible par machine.

Suriname. Il faudrait viser à une uniformisation maximale pour atteindre l'objectif fixé par le protocole.

République-Unie de Tanzanie. En ce qui concerne le numéro de référence, la décision devrait être laissée à l'autorité nationale chargée de délivrer le document qui devrait toutefois se conformer à une norme de référence universelle.

République tchèque. Le BIT devrait créer la base de données mondiale nécessaire.

Uruguay. Le numéro du document d'identité des gens de mer devrait correspondre à celui du document d'identité national.

ISF. Le numéro de référence devrait être conforme à une norme de référence universelle dans la mesure où cela est nécessaire pour répondre aux préoccupations des Etats du port en matière de sécurité et pour faciliter la tâche des services d'immigration, mais cela ne doit pas faire obstacle à une large ratification du nouvel instrument.

Autres renseignements à inscrire dans toutes les pièces d'identité des gens de mer. **Qu. A3 h)**

Réponses

Albanie. Numéro d'immatriculation des gens de mer.

Algérie. Noms des navires sur lesquels le marin a embarqué; date et lieu d'embarquement et de débarquement; visites médicales périodiques.

Allemagne. Adresse pouvant être contactée.

VDR: Voir les commentaires de l'ISF.

Argentine. Le titre devrait être compatible avec la Convention STCW de l'OMI.

Australie. Le document d'identité, s'il doit être délivré par l'employeur, doit comporter le nom de celui-ci, preuve de l'appartenance à l'équipage d'un navire. Le numéro du passeport et le nom du pays émetteur devraient aussi figurer sur le document, de même que le nom du marin, tel qu'il est mentionné sur le passeport, si ce nom est différent.

Brésil. CONTTMAF: Il faudrait inclure le nom de l'école et l'année de la qualification afin de rendre la falsification plus difficile.

Bulgarie. Aucun autre renseignement n'est nécessaire dans la mesure où les problèmes de sécurité sont réglés.

Canada. Une zone lisible par machine pour la vérification (selon les spécifications de l'OACI).

Chili. L'adresse électronique de l'administration qui a délivré le document.

ANA: Aucun autre renseignement n'est nécessaire.

Costa Rica. Aptitude physique du marin, groupe sanguin et maladies.

Croatie. Groupe sanguin, facteur Rh, hypersensibilité aux sérums, médicaments et vaccins.

Espagne. Aptitude physique telle qu'elle ressort de la dernière visite médicale.

Etats-Unis. Surnoms, mots de passe ou codes, numéros des passeports, cicatrices, tatouages ou marques d'identification, qualifications. Il faudrait viser à une certaine normalisation quand un élément qui est normalement requis est omis, comme dans le cas des marins n'ayant pas de nom de famille.

France. Armateurs de France: Il faut maintenir le nombre d'informations à un niveau nécessaire et suffisant pour permettre une identification sûre du porteur.

Grèce. Nom du père du détenteur.

Guatemala. Aucun autre renseignement n'est nécessaire mais il faudrait indiquer le numéro du passeport et le pays.

Honduras. Groupe sanguin, pour la protection de la santé des gens de mer.

Hongrie. Nom de la mère.

Inde. Adresse des proches.

Indonésie. APINDO: Ajouter, s'il y a lieu, la mention «toujours digne de confiance».

INSA: Taille, poids, couleur de la peau et des cheveux.

Italie. Lega Pesca: Spécialisations, cours de formation, expérience professionnelle.

Kazakhstan. Nom du bateau et poste occupé par le marin, sur des pages séparées.

Namibie. Il faudrait adopter une approche normalisée pour les renseignements complémentaires.

NEF: Informations sur les actes délictueux ou criminels (violence, terrorisme, trafic de drogue), où qu'ils aient été commis.

Nicaragua. Groupe sanguin et adresse du détenteur dans le pays qui a délivré le document.

Nigéria. Grade du marin et numéro du livret de service.

Panama. Numéro du passeport, groupe sanguin, taille et poids.

Pays-Bas. Aucun autre renseignement n'est nécessaire.

Philippines. Nom, adresse et numéro de téléphone/télécopie des proches à contacter en cas d'urgence.

Portugal. Nom de l'autorité qui a délivré le document.

Qatar. Coordonnées des proches, y compris numéros de téléphone.

Roumanie. Validité du certificat médical.

Royaume-Uni. Nom, titre et coordonnées de l'autorité ayant délivré le document.

Suriname. Date de délivrance.

République-Unie de Tanzanie. Situation de famille, signes particuliers (corps et visage) pour faciliter l'identification, personne à contacter en cas d'accident ou de décès.

République tchèque. Numéro personnel d'identification, s'il en existe un, et signes particuliers, le cas échéant.

Uruguay. Aucun autre renseignement n'est nécessaire. Le document devrait toutefois mentionner le point focal ou l'autorité qui peut vérifier sa validité.

Commentaires

Brésil. Syndarma: Il faudrait se limiter au minimum d'informations nécessaire pour assurer la sécurité.

Cuba. Cette question devrait relever de chaque Etat Membre.

Danemark. Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Espagne. La période maximale de validité de l'examen médical avant embarquement est de deux ans.

Honduras. Il faudrait indiquer le groupe sanguin, pour la protection de la santé des gens de mer.

Italie. CONFITARMA: Voir les commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Il faudrait inclure d'autres renseignements de nature à faciliter l'identification du marin, y compris son curriculum vitae.

Japon. Il faudrait supprimer la mention de l'empreinte digitale au point 4.4 f) de l'avant-projet vu qu'il s'agit d'une question sensible au Japon.

Libéria. Il faudrait limiter les renseignements supplémentaires à un strict minimum.

Nigéria. Le document d'identification ne doit pas être trop chargé.

Portugal. Le document ne doit en aucun cas préciser la religion du détenteur.

Roumanie. Voir réponse à la question A3 f) iii).

ISF. Sous réserve de répondre aux préoccupations des Etats Membres en matière de sécurité, les renseignements doivent se limiter à un strict minimum compatible avec une acceptabilité générale.

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

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM, SNPOMM, DOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama).

Réponses négatives: 7. Allemagne, Kazakhstan, Lituanie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Philippines.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); Armateurs de France (France); NEF (Namibie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 2. Libéria, Qatar.

Commentaires

Allemagne. Non, car cela nuirait à l'uniformité et représenterait une charge pour les gens de mer qui devraient répondre à encore plus de questions. En outre, le nouveau document devrait prendre la forme d'une carte.

VDR: Oui. Voir aussi les commentaires de l'ISF.

Australie. Ces renseignements complémentaires peuvent être utiles. Le document peut aider à contrôler l'accès aux navires et aux installations portuaires, ainsi que l'exige le code ISPS que prépare l'OMI. Cela dit, ce n'est pas l'objet du nouvel instrument qui doit simplement indiquer que des données supplémentaires peuvent être ajoutées, conformément à la législation et à la pratique nationales, sous réserve que cela n'empêche pas d'inclure les données obligatoires.

Brésil. CONTTMAF: Oui, sous réserve que ne soient ajoutés que les détails jugés essentiels.

Syndarma: Cela rendra le document plus acceptable.

Canada. Ces espaces devraient être facultatifs.

Chili. CPC: Cela dépend des contrôles de l'Etat qui délivre le document.

Costa Rica. Contrairement au gouvernement, la Direction générale des migrations et des étrangers n'est pas d'accord avec cette disposition.

Danemark. Du point de vue de l'application de la loi, la fourniture d'informations nationales supplémentaires sur les gens de mer peut être utile.

Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Equateur. Les autorités chargées de délivrer le document devraient décider des informations qui doivent y figurer.

Estonie. Conformément à la législation nationale, le document contient aussi des informations sur le sexe du détenteur, sur sa famille et sur ses états de service.

Etats-Unis. Oui, des éléments propres aux différents pays pourraient venir s'ajouter aux éléments fixes à usage international.

France. Oui, si ces mentions sont elles-mêmes inaltérables.

Armateurs de France: Cela pourrait compromettre l'établissement d'un document uniforme.

Honduras. Cela facilitera l'identification du détenteur.

Inde. Les spécifications du nouveau document d'identité devraient être faciles à accepter et à appliquer, ce qui permettra une large ratification de l'instrument. Par ailleurs, il faudrait

convaincre les pays qui ne ratifieront pas celui-ci d'adopter l'utilisation du nouveau document d'identité.

Italie. Lega Pesca: Oui.

Kazakhstan. Non, car le format et le nombre de pages devraient être normalisés.

Libéria. C'est à l'autorité qui délivre le document de décider des renseignements supplémentaires qu'elle souhaite y voir figurer, en sus des informations requises par l'OIT.

Namibie. Les gens de mer pourraient être exposés à des législations ou réglementations différentes des Etats du port.

NEF: Il faudrait préciser sur une feuille du document les pays qui acceptent le document et les limitations qui s'y attachent.

Norvège. Le document devrait différer le moins possible d'un pays à l'autre, sous peine de provoquer des confusions de la part des responsables du contrôle.

Nouvelle-Zélande. Le document ne devrait contenir que des informations sur l'identité de la personne en tant que marin. Des différences dans les détails iraient à l'encontre de ce principe.

Panama. Non, car cela nuirait à l'uniformité.

Philippines. Des espaces laissés en blanc sont inutiles vu que l'on peut se servir des pages non remplies du SIRB.

Royaume-Uni. Des renseignements pourraient être ajoutés si la législation nationale l'exige mais ils ne devraient pas être obligatoires et ils ne devraient pas gêner la vérification, y compris par machine.

Suriname. Oui, sous réserve que le document contienne les informations indiquées dans le protocole.

Syndicat des travailleurs progressistes: Non.

ISF. Cette disposition est dans l'ensemble acceptable, sous réserve qu'elle soit appuyée par la majorité des gouvernements et qu'elle n'empêche pas une large ratification. Toutefois, dans la pratique, l'ISF est favorable à un document aussi uniforme que possible.

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

Réponses affirmatives: 42. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Canada, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Koweït, Libéria, Lituanie, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: USCIB (Etats-Unis); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI

(Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 18. Allemagne, Azerbaïdjan, Bulgarie, Chili, Chine, Cuba, Erythrée, Estonie, France, Kazakhstan, Liban, Malte, Maurice, Namibie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, République arabe syrienne.

Organisations d'employeurs: ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); NEF (Namibie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM (France); CGTM (Mauritanie).

Autre: 1. Italie.

Commentaires

Allemagne. VDR: La mention des états de service est envisageable mais elle devrait être facultative. Elle ne devrait pas être rendue obligatoire par le protocole.

Argentine. Cela permettrait de fusionner le document d'identité et le livret d'embarquement.

Australie. Le document devrait apporter la preuve de l'emploi à bord d'un navire (états de service). Le format déterminera si le document d'identité permet de remplir les obligations mentionnées à l'article 5 de la convention n° 22. S'il s'agit d'une carte lisible par machine, ce ne sera vraisemblablement pas le cas, même si l'article 5 de la convention n° 22 dispose que la forme du document peut être déterminée par la législation nationale.

Azerbaïdjan. Non, car le détenteur du document ne sera peut-être pas employé à bord d'un navire tout au long de la période de validité du document.

Brésil. CONTTMAF: Non. Il y a d'autres moyens de vérifier ces informations.

Syndarma: Il vaudrait mieux qu'il n'y ait aucune référence à cette question dans le protocole.

Canada. CTC: Cela ne représenterait pas une déviation trop importante par rapport au format international.

Chili. ANA: Non. Cette question ne devrait pas être abordée dans le nouvel instrument.

Costa Rica. CTRN: Oui, pour la même raison que le CTC (Canada).

Danemark. Voir réponse à la question A3.

Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Equateur. Cette solution permettrait de connaître l'activité exercée par le marin à bord.

Erythrée. Il ne faut pas confondre document d'identité et états de service.

Espagne. Si le livret d'inscription maritime est remplacé par le nouveau document, il faut autoriser les Etats Membres à inclure les états de service car ces informations sont obligatoires en Espagne. Il semblerait plus utile et pratique que les gens de mer aient un seul et même

document qui indiquerait à la fois leur identité et leurs services en mer au lieu de devoir présenter trois documents (passeport, document d'identité, livret). Les gens de mer qui sont recrutés pour une période de durée déterminée n'ont plus le droit d'utiliser le document quand leur contrat prend fin. Le document d'identité devrait donc préciser que, lorsqu'un marin pénètre sur un territoire étranger, il le fait en tant que membre de l'équipage d'un navire.

Etats-Unis. Conformément aux commentaires concernant la question A3 e), cette disposition est acceptable mais il faut limiter les données au minimum requis pour atteindre l'objectif visé.

USCIB: Oui.

France. Il ne faut pas compliquer la nouvelle pièce d'identité. Il existe d'autres moyens pour cela.

Armateurs de France: Voir réponse à la question A3 i).

Honduras. Oui, afin d'améliorer le travail.

Inde. La mention des états de service facilitera la vérification mais il faut éviter les doubles emplois.

Italie. CONFITARMA: Oui. Voir aussi les commentaires de l'ISF.

FILT-CGIL: Oui, pour la même raison que le CTC (Canada) et que la CTRN (Costa Rica).

Lega Pesca: Oui.

Kazakhstan. Non, car pour connaître les états de service du marin il suffit d'examiner les cachets apposés à l'entrée et à la sortie des ports.

Libéria. Il appartient aux autorités qui délivrent le document de décider quelles informations supplémentaires devraient y figurer, en sus des informations requises par l'OIT. La mention des états de service permettrait de déterminer si le porteur du document est un marin actif. Le nouvel instrument ne devrait ni interdire ni imposer cette indication.

Maurice. Le livret de service sert à consigner les états de service.

Myanmar. Cela est déjà prévu dans la loi sur la marine marchande.

Nigéria. Oui, parce que le document d'identité sert à l'identification tandis que les états de service concernent l'emploi.

Nouvelle-Zélande. Non. Voir commentaires sous A3 i).

Panama. Il faudrait permettre aux administrations de comparer l'expérience des gens de mer.

CMP: Il ne faut pas confondre document d'identité et livret d'embarquement.

Pays-Bas. FWZ: Oui, sous réserve que cela ne rende pas le document trop différent du modèle général.

Royaume-Uni. Aux Etats Membres de décider, sous réserve de ne pas compromettre l'objet même du document. Cela permettrait d'éviter une double documentation. Toutefois, il faudrait prévoir suffisamment d'espace/validité pour les entrées nécessaires. Ces renseignements devraient être facultatifs.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Oui, pour la même raison que le CTC (Canada), la CTRN (Costa Rica) et la FILT-CGIL (Italie).

République arabe syrienne. Ces informations devraient figurer dans le passeport maritime.

Ukraine. Les Membres ne devraient pas avoir l'obligation mais la permission d'inclure ces informations.

ISF. L'ISF n'a pas d'avis bien arrêté à ce sujet. Par souci de simplicité et pour favoriser l'adoption de l'instrument, elle suggère que la question ne soit pas expressément abordée dans le texte.

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

Réponses affirmatives: 39. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Indonésie, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Association des armateurs danois (Danemark); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SMCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 18. Croatie, Danemark, Egypte, Etats-Unis, Finlande, Inde, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Maurice, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, République tchèque.

Organisations d'employeurs: ANA, CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Hongrie, Italie.

Commentaires

Arabie saoudite. Oui, si des détails supplémentaires sont nécessaires.

Australie. Plutôt que d'évoquer l'identification, le nouvel instrument pourrait préciser que tous les détails supplémentaires doivent viser à assurer la validation du statut de marin actif.

Brésil. CONTTMAF: Oui, par souci de transparence.

Syndarma: Pas d'avis bien arrêté. Voir commentaires sous A3 j).

Cuba. Cette question devrait relever de chaque Etat Membre.

Danemark. Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. Non, parce que cela risquerait de limiter les autres usages du document. Les Etats Membres doivent pouvoir décider des données dont ils ont besoin.

France. Dans ce cas, ce doit être dans le strict respect des règles de protection des données individuelles.

Armateurs de France: Voir réponse à la question A3 i).

Inde. Cette question devrait relever de chaque Etat Membre.

Italie. Lega Pesca: Oui.

Japon. Conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 7, de la convention n° 108, chaque pays devrait être libre de déterminer les détails à ajouter.

Kazakhstan. Il faudrait normaliser le format du document et les données qui y figurent.

Royaume-Uni. Le document a pour objet l'identification du marin; toute complication supplémentaire est à éviter.

ISF. L'ISF n'a pas d'avis bien arrêté à ce sujet.

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

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

Réponses affirmatives: 58. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponse négative: 1. Egypte.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France).

Autres: 2. Cuba, Maurice.

- ii) être accessibles à une vérification visuelle par le marin concerné (au lieu d'être emmagasinées, par exemple, sur des puces ou des pistes magnétiques) (voir avant-projet, article 4.7).

Réponses affirmatives: 54. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Etats-Unis, Honduras.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili)

Organisation de travailleurs: CONTTMAF (Brésil).

Autres: 5. Allemagne, Cuba, Maurice, Namibie, Pays-Bas.

Organisation d'employeurs: USCIB (Etats-Unis).

Commentaires

Allemagne. VDR: La possibilité d'une vérification visuelle est indispensable du point de vue des droits de l'homme. Toutefois, cette possibilité doit être compatible avec la lisibilité par machine et toute décision concernant les données biométriques.

Australie. Les données lisibles par machine devraient être conformes aux normes de l'OACI. Pour la vérification visuelle, il est souhaitable de prévoir une solution de rechange pour le cas où la machine serait indisponible ou en panne. Toutefois, les données relatives à l'emploi actuel devraient être stockées sur des puces programmables, sans que l'on sache exactement si, dans ce cas, les données pourraient être vérifiées visuellement. En tout état de cause, les marins doivent pouvoir accéder aux machines pour vérifier les données.

Brésil. CONTTMAF: Si des puces ou d'autres modes de stockage des données sont utilisés, le marin n'aura pas la garantie qu'il n'y a pas de données cachées.

Syndarma: Les gens de mer doivent pouvoir lire ce qui est écrit.

Bulgarie. Selon la législation nationale, toutes les pièces d'identité doivent être lisibles par machine et les données doivent être les mêmes dans la zone lisible par machine et dans la zone visuelle.

Canada. CTC: Le format ne doit contenir aucune information cachée.

Chili. Cela est nécessaire pour la sécurité.

Costa Rica. CTRN: Le format ne devrait pas contenir d'informations ou de données cachées.

Cuba. Cette question devrait relever de chaque Etat Membre.

Danemark. Voir la résolution du Conseil de l'UE du 17 octobre 2000, section 2.
Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Egypte. Toutes les informations enregistrées devraient être lisibles visuellement.

Equateur. Cela renforcera la sécurité et réduira les risques de falsification.

Etats-Unis. Les informations de base devraient être visibles (photo, nom, citoyenneté) et ces données ainsi que les renseignements supplémentaires (données biométriques, date d'expiration) devraient être vérifiables sous une forme lisible par machine. Les technologies actuelles permettent à une personne de voir toutes les informations personnelles stockées sur une carte (écran, copie papier, kiosque, commande à distance). En outre, il y a des données des Etats du port auxquelles les personnes n'ont pas à accéder. Les techniques de gestion des données ne devraient pas être spécifiées dans le protocole. Celui-ci devrait seulement exiger que le détenteur du document puisse avoir accès aux données qui le concernent. Il faudrait aussi se mettre d'accord sur les éléments qui doivent apparaître sous forme imprimée. Il faut être conscient que plus il y a d'éléments imprimés et plus il y a des risques de changement exigeant de refaire le document.

USCIB: Oui à i). En ce qui concerne ii), cela suppose que les informations stockées sur des puces ou des pistes magnétiques ne peuvent pas être vérifiées visuellement même si l'on peut y accéder à l'aide d'un lecteur de cartes. En tout état de cause, le marin devrait connaître toutes les informations qui figurent sur la carte.

Finlande. L'utilisation de techniques normalisées ne devrait pas nécessairement être limitée.

France. Oui, sauf en ce qui concerne les données biométriques, sous réserve du droit de la personne de pouvoir accéder à tout moment aux informations non directement visibles.

Honduras. Oui à i), non à ii) pour des raisons de coût.

Inde. Exception faite des données biométriques, qui seront lisibles par machine, tous les autres renseignements mentionnés à la question A2 e) doivent pouvoir faire l'objet d'une vérification visuelle.

Indonésie. INSA: Il serait plus économique d'adopter le format d'une carte.

Italie. CONFITARMA: Cette question pourrait soulever des problèmes du point de vue de la protection des droits de l'homme. Oui à toute décision visant à inclure des données biométriques et à assurer la compatibilité entre vérification visuelle et lisibilité par machine.

FILT-CGIL: Le format ne devrait contenir aucune donnée cachée.

Lega Pesca: Oui à ii), non à i).

Japon. Ces techniques n'étant pas encore employées au Japon, même pour les passeports, leur utilisation pour les documents d'identité des gens de mer ne saurait être acceptée à ce stade.

Kazakhstan. Un imprimé est plus simple et plus rapide à lire.

Libéria. Oui à la vérification visuelle, sauf pour les données biométriques qui devraient faire l'objet d'un enregistrement numérique.

Nicaragua. La combinaison des deux formules est un gage de sécurité.

Norvège. Oui, mais les données biométriques devraient être emmagasinées sur une puce. Par souci de la vie privée, il faudrait que la plupart des données ne soient pas visibles.

Panama. Oui à toutes les questions, sous réserve que la possibilité d'utiliser des pistes magnétiques ne soit pas exclue.

Pays-Bas. FWZ: Oui à toutes les questions, à condition que le format ne contienne pas de données cachées.

Royaume-Uni. La lisibilité par machine pourrait faciliter la vérification, la détection des faux, etc., mais les gens de mer ont le droit de savoir quelles sont les informations éventuellement stockées électroniquement dans la carte.

ISF. La lisibilité par machine est à l'évidence importante. L'ISF n'a pas d'opinion bien arrêtée sur la question A3 l) ii) mais suppose que cette disposition facilitera l'adoption et la ratification de l'instrument en répondant aux préoccupations relatives aux droits de l'homme. Toutefois, l'ISF n'est d'accord avec cette disposition que dans la mesure où la vérification visuelle est compatible avec la lisibilité par machine, laquelle est nécessaire pour une identification vérifiable positive propre à faciliter l'entrée dans des pays étrangers, et toute décision qui pourrait être prise concernant les données biométriques.

Résumé du Bureau

En sus des renseignements mentionnés à l'article 4, paragraphe 2, de la convention n° 108, il faudrait, selon la plupart des réponses, que le sexe des gens de mer soit précisé sur la pièce d'identité.

Des données biométriques devraient être incluses, sous réserve que certaines conditions préalables soient respectées. Ainsi, il faut éviter toute atteinte à la vie privée et à la dignité de chacun. Par ailleurs, le matériel utilisé pour la fourniture et la vérification des données biométriques devrait être facile à utiliser et accessible à un coût et à des conditions raisonnables. Il devrait pouvoir être utilisé commodément dans les endroits où s'opère normalement le contrôle de l'identité. Les marins ne devraient pas avoir le droit de refuser de fournir les données biométriques car cela irait à l'encontre de l'objectif même du document, qui est de prouver l'identité et de garantir la sécurité.

Plusieurs pays, généralement des pays développés, disposent de technologies biométriques fondées sur les empreintes digitales, le visage ou l'iris. Peu de pays mentionnent d'autres techniques, par exemple celles utilisant la paume de la main ou la voix. Beaucoup de réponses soulignent que ces techniques, utilisées dans les zones de haute sécurité, en sont encore à leurs débuts. Généralement, les pays en développement n'utilisent pas encore de techniques biométriques. La plupart des réponses indiquent que ces techniques devraient devenir plus accessibles dans un proche avenir, par exemple d'ici deux à cinq ans.

En ce qui concerne les informations qui pourraient figurer sur la pièce d'identité au sujet des qualifications du marin, les réponses se répartissent à parts plus ou moins égales. Une majorité indiquent qu'il faut laisser chaque Etat Membre trancher.

Selon la plupart des réponses, il serait souhaitable que la pièce d'identité comporte des pages vierges sur lesquelles les autorités compétentes pourraient porter des annotations.

En quasi-totalité, les réponses sont favorables à ce que la durée de validité soit précisée sur la pièce d'identité mais la plupart des pays souhaitent que cette durée soit librement fixée par l'autorité qui émet le document. Une période de validité de cinq ans semble avoir la faveur du plus grand nombre. Toutes les réponses indiquent que chaque pièce d'identité devrait porter un numéro de référence pour faciliter la vérification. La moitié environ estiment que le format de ce numéro de référence devrait être décidé par l'autorité qui émet le document. La majorité des réponses indiquent toutefois que ce numéro devrait être conforme à une norme de référence universelle.

Il est suggéré de faire figurer sur la pièce d'identité des renseignements complémentaires tels que les états de service en mer ou des données médicales de base, par exemple le groupe sanguin ou l'hypersensibilité aux médicaments, renseignements qui, apparemment, devraient rester facultatifs.

Des espaces devraient être laissés libres à divers usages, en fonction des besoins de l'autorité qui délivre la pièce d'identité et des Etats du port.

Selon la plupart des réponses, les Etats Membres devraient avoir la liberté d'inclure dans la pièce d'identité les états de service mentionnés dans la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926.

Selon la plupart des réponses, les renseignements supplémentaires figurant éventuellement sur la pièce d'identité devraient se rapporter à l'identification des gens de mer.

Presque toutes les réponses sont favorables à ce que les informations et données contenues dans la pièce d'identité soient lisibles à la fois par machine et visuellement.

A4. MOYENS EXTÉRIEURS DE VÉRIFIER L'AUTHENTICITÉ DES PIÈCES D'IDENTITÉ OU DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS

Qu. A4 a) *Les autorités nationales qui délivrent les pièces d'identité devraient maintenir une base de données comportant une référence à chaque pièce d'identité délivrée (voir avant-projet, article 5, paragraphe 1).*

Réponses affirmatives: 60. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autre: 1. Allemagne.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs souscrit aux commentaires de l'ISF.

Arabie saoudite. Une base de données faciliterait la vérification des informations si nécessaire.

Argentine. Le gouvernement est d'accord si les conditions sont semblables à celles prévues dans la Convention STCW de l'OMI.

Australie. Que la pièce d'identité soit délivrée par l'employeur ou par l'Etat, les gouvernements devraient en conserver la responsabilité en dernier ressort. Si c'est l'employeur qui la délivre, il pourrait transférer les données à l'autorité publique, laquelle à son tour les intégrerait dans une base de données globale. Les numéros de référence devraient être un élément important de la base de données (voir commentaires sous la question A3 g)).

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs est d'accord à condition que n'y figure aucune donnée privée ou personnelle.

Bulgarie. Cela est crucial si l'on veut que les pièces d'identité soient efficaces pour protéger la sécurité et si l'on veut assurer une identification positive et vérifiable des gens de mer étrangers. La législation bulgare prévoit la création et la mise à jour de bases de données.

Chili. Cette disposition devrait avoir force obligatoire.

ANA: L'organisation d'employeurs est d'avis que cette information revêt une importance cruciale pour le système.

CPC: L'organisation d'employeurs ajoute qu'une telle base de données existe déjà au Chili.

Danemark. Pour faire respecter la loi, une base de données serait très utile pour les services de l'immigration, etc.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs partage l'avis de l'ISF.

Egypte. Chaque Etat Membre devrait nommer un correspondant national pour répondre aux demandes de renseignements émanant d'autres Etats Membres.

Equateur. Cela éviterait les copies ou les falsifications des pièces d'identité.

Etats-Unis. De telles bases de données sont cruciales pour vérifier l'authenticité de la pièce d'identité. Par ailleurs, il serait utile que les Etats Membres puissent avoir accès à ces bases de données pour l'octroi de visas.

France. Armateurs de France: Cette mesure est impérative pour que l'instrument soit adopté.

Honduras. Le gouvernement est d'accord car cela permet une vérification plus rapide et plus sûre.

Inde. Une base de données est indispensable pour faciliter la vérification. Il en existe déjà une en Inde.

Indonésie. INSA: L'organisation d'employeurs est d'accord car cela permettra d'éviter la production de faux.

Italie. Une base de données est indispensable à des fins de contrôle et de sécurité.

CONFITARMA: L'organisation d'employeurs fait siennes les observations de l'ISF.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Au Japon, une base de données est en cours d'élaboration et l'on compte qu'il faudra plusieurs années pour qu'elle soit achevée.

Libéria. Les autorités compétentes des parties à l'instrument devraient autoriser l'interrogation d'une telle base de données par voie informatique. Toutefois, certains pays, en particulier beaucoup de ceux d'où sont originaires les membres d'équipage, risquent d'avoir des difficultés pour mobiliser les ressources nécessaires à l'établissement d'une base de données électronique interrogeable à distance. Par contre, la plupart des Etats de pavillon sont bien préparés et parfaitement capables de fournir un tel système électronique. Le Libéria demande de nouveau instamment à l'OIT que cela soit fait par l'Etat de pavillon qui délivre la pièce d'identité.

Nigéria. Une base de données permettrait une identification facile en cas de problème ou l'introduction de nouvelles données.

Roumanie. La vérification de l'authenticité du document ne pourrait être faite correctement en l'absence d'une telle base de données.

Royaume-Uni. Ce point est essentiel pour la crédibilité du système. La base de données devrait être sûre et un système devrait être mis en place pour empêcher toute altération des données par des agents internes ou externes.

Uruguay. La base de données devrait être interrogeable par les gens de mer. Elle devrait être également accessible par e-mail ou tout autre moyen efficace.

ISF. La nécessité d'une telle base de données est vitale si l'on veut que les pièces d'identité soient efficaces pour protéger la sécurité. Elle est également cruciale pour que les autres Etats Membres ayant ratifié l'instrument puissent obtenir une identification positive et vérifiable des gens de mer étrangers afin de faciliter leur permission à terre ou leur passage en transit. La plupart des gouvernements sont déjà tenus, aux termes de la Convention STCW de l'OMI, de tenir à jour un registre des brevets d'aptitude et de répondre aux demandes d'identification émanant d'autres gouvernements.

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

Réponses affirmatives: 43. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Chine, Costa Rica, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-

Unis, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Réponses négatives: 12. Arabie saoudite, Bélarus, Canada, Chili, Danemark, Finlande, Japon, Lituanie, Pays-Bas, Royaume-Uni, République tchèque, Ukraine.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); FWZ (Pays-Bas); BNS (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 5. Allemagne, Cuba, Liban, Namibie, République arabe syrienne.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs est d'accord. Cela permettrait de répondre aux deux objectifs de base du nouvel instrument, à savoir une meilleure sécurité maritime et la possibilité pour les équipages de prendre des permissions à terre et de transiter plus facilement. Toutefois, l'accès devrait être limité à la partie de la base de données d'un autre Etat qui est indispensable pour vérifier l'identité d'un marin.

Arabie saoudite. La confidentialité des données doit être protégée.

Australie. Etant donné que l'Australie préfère que les gens de mer aient aussi un passeport, il est indispensable que les autorités chargées de l'immigration et autres autorités compétentes puissent consulter directement la base de données.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs renvoie aux commentaires qu'elle a faits en réponse à la question A4 a).

Bulgarie. Le gouvernement approuve, dans le souci de répondre aux deux objectifs que vise le nouvel instrument, à savoir, améliorer la sécurité maritime et faciliter la permission à terre et le transit des équipages. Toutefois, l'accès devrait être limité à la partie de la base de données qui peut servir à vérifier l'identité de la personne.

Canada. L'accès à la base de données devrait être limité aux autorités délivrant les pièces d'identité.

CTC: L'accès à l'ensemble des données pourrait constituer une atteinte à la vie privée et donner lieu à des abus. Toutefois, le système devrait permettre à une autre autorité compétente de confirmer que les renseignements sur lesquels elle souhaite avoir des éclaircissements sont exacts.

Chili. Un lien permanent devrait être établi entre les administrations concernées et par l'intermédiaire de correspondants dûment autorisés à échanger les informations.

ANA: Cela est extrêmement important pour que le système fonctionne.

CPC: L'organisation d'employeurs est d'accord pour que l'on puisse avoir un accès direct à la base de données par l'intermédiaire de l'autorité nationale.

Costa Rica. Le gouvernement est d'accord car l'accès facilite la vérification croisée des données.

CTRN: L'organisation des travailleurs n'est pas d'accord, pour les mêmes raisons que celles exprimées par le CTC (Canada).

Cuba. Les autorités compétentes de l'Etat ayant délivré la pièce d'identité doivent avoir accès à la base de données et chaque Etat Membre doit décider des données qu'il souhaite rendre consultables.

Danemark. La base de données doit être établie au niveau national avec la possibilité pour d'autres parties à l'instrument d'interroger un correspondant national.

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs partage le point de vue de l'ISF.

Equateur. Un système informatique devrait être mis en place pour améliorer les vérifications et permettre à toutes les personnes concernées d'accéder aux données.

Etats-Unis. Afin d'accélérer la délivrance des visas, il convient de normaliser le mode de notification préalable et d'introduction des données pour faciliter l'accès aux données et leur gestion. Les procédures de notification préalables, permettant par exemple la vérification des principaux renseignements, permettraient de traiter les demandes de manière plus rapide à l'arrivée et au départ.

Finlande. Le gouvernement n'est pas d'accord en particulier en ce qui concerne les «autres autorités compétentes» et la possibilité d'autoriser «un accès direct permanent» à la base de données.

France. Le gouvernement est d'accord sous les réserves suivantes: la règle de réciprocité est nécessaire si cette possibilité est une obligation de la convention; un minimum de protection doit être prévu. La possibilité d'accéder immédiatement et à tout moment aux bases de données paraît excessive. Au lieu du terme «immédiatement», on peut suggérer le terme «facilement». L'accès aux bases de données relatives aux informations figurant sur le document devra, en tout état de cause, être conforme à la législation nationale relative à la protection des données personnelles.

Guatemala. Les informations devraient être accessibles à tous.

Honduras. Le gouvernement est d'accord pour permettre le contrôle de la pièce d'identité et la vérification de son authenticité.

Hongrie. Le gouvernement n'est d'accord que sous réserve que l'autorité nationale ayant délivré la pièce d'identité établisse une base de données distincte pour les services de l'immigration et les autres autorités compétentes des Etats parties à l'instrument.

Inde. La vérification de l'authenticité de la pièce d'identité nécessite une vérification auprès des autorités l'ayant délivrée. Toutefois, il convient de veiller à ce qu'aucune taxe ne soit imposée à l'armateur ou au marin lorsqu'une autorité portuaire d'Etat vérifie l'identité du marin.

Indonésie. INSA: L'organisation d'employeurs est d'accord pour permettre une vérification.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs souscrit à la quasi-totalité des commentaires de l'ISF.

FILT-CGIL: L'organisation de travailleurs n'est pas d'accord pour les mêmes raisons que celles exprimées par le CTC (Canada) et la CTRN (Costa Rica).

Legia Pesca: L'organisation est d'accord, pourvu que cela ne porte pas atteinte aux droits des marins.

Japon. Permettre à un pays tiers d'avoir un accès direct à la base de données d'un Etat partie à l'instrument pose problème, car il faut protéger les données personnelles concernant le marin et empêcher tout accès illicite. Il devrait être nécessaire de passer par les autorités ayant délivré la pièce d'identité pour vérifier l'information.

Kazakhstan. Un accès direct à la base de données simplifierait et accélérerait le processus d'identification.

Libéria. Afin d'éviter tout retard inutile et de permettre un débarquement temporaire le plus rapidement possible, cet accès devrait être facilité. Le registre du Libéria offre déjà ce service par l'intermédiaire d'un site Web (www.liscr.com/seafarerssearch).

Namibie. Le gouvernement n'est pas convaincu que ce système fonctionne dans les pays en développement.

NEF: La pièce d'identité devrait avoir le format d'une carte de crédit.

Norvège. Le gouvernement préfère que les questions concernant les gens de mer soient adressées à l'autorité nationale compétente qui gère la base de données. Si un accès direct est accordé aux autorités étrangères, seules les autorités désignées devraient être habilitées à avoir cet accès.

Nouvelle-Zélande. Pour certains pays, la mise en œuvre de la base de données risque de poser des problèmes de ressources.

Panama. Le gouvernement est d'accord sous réserve que la base de données puisse seulement être interrogée.

Pays-Bas. FWZ: L'organisation de travailleurs est opposée à l'octroi d'un accès direct étendu à la base de données.

KVNR: L'organisation d'employeurs partage la position de l'ISF.

Philippines. Il est douteux que les pays en développement aient les ressources financières nécessaires.

Portugal. L'accès ne devrait être autorisé qu'à des fins d'interrogation.

Royaume-Uni. L'accès aux informations contenues dans la base de données doit être régi par la législation de l'Etat délivrant la pièce d'identité; des points et des moyens de contact devront être établis pour permettre le traitement des demandes, ce qui nécessite un accès permanent.

République tchèque. Il devrait être possible de vérifier la pièce d'identité dans les deux jours.

Uruguay. Le système informatique devrait être mis en œuvre en donnant aux autorités ayant directement compétence en la matière des codes d'accès. La base de données devrait être mise à jour régulièrement.

ISF. L'ISF est d'accord avec cette proposition. Pour répondre aux objectifs fondamentaux du nouvel instrument, il est vital que les autorités chargées de l'immigration et autres autorités concernées aient accès en permanence aux bases de données des autres Etats concernant les pièces d'identité. Toutefois, cet accès devrait être limité à la seule partie de la base de données d'un autre Etat qui permet de vérifier l'identité d'un marin.

Afin notamment de sauvegarder la vie privée, les informations accessibles sur la base de données devraient être limitées aux éléments suivants (voir avant-projet, article 5.2, et annexe A-II):

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

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Réponse négative: 1. Hongrie.

Autres: 5. Allemagne, Cuba, Danemark, Equateur, Libéria.

– *le nom du marin?*

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Réponse négative: 1. Hongrie.

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Danemark, Libéria.

– *le numéro de référence?*

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Réponses négatives: 2. Equateur, Hongrie.

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Danemark, Libéria.

– *la durée de validité du document?*

Réponses affirmatives: 54. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Réponses négatives: 3. Equateur, Hongrie, Namibie.

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Danemark, Libéria.

– *modèles ou autres représentations alphanumériques d'une donnée biométrique (s'il y a lieu)?*

Réponses affirmatives: 42. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Bulgarie, Chili, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Malte, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Réponses négatives: 13. Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Bélarus, Canada, Chine, Finlande, Japon, Lituanie, Namibie, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, République arabe syrienne.

Autres: 6. Allemagne, Cuba, Danemark, France, Hongrie, Libéria.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points et partage l'avis de l'ISF.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs est d'accord sur tous les points sauf en ce qui concerne les données biométriques.

Syndarma: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points – il s'agit de répondre aux objectifs de sécurité.

Canada. CTC: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur trois points. La base de données ne devrait pas être largement accessible.

Chili. Toutes les informations figurant sur les pièces d'identité ainsi que les qualifications spéciales devraient figurer dans la base (voir Convention STCW).

ANA: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points.

CPC: L'organisation d'employeurs est d'accord sur l'ensemble des points.

Costa Rica. CTRN: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur tous les points pour les mêmes raisons que le CTC (Canada).

Croatie. Union des gens de mer de Croatie: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur tous les points.

Danemark. La base de données doit contenir des données pertinentes aussi détaillées que possibles sous réserve que la législation nationale soit pleinement respectée. En ce qui concerne les données biométriques, il est renvoyé aux commentaires du gouvernement en réponse à la question A4 b).

Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit aux commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. Le nom de l'autorité délivrant la pièce d'identité est nécessaire pour vérifier que celle-ci a été délivrée dans les règles et qu'elle est toujours valide. Le nom du marin est nécessaire pour vérifier qu'il s'agit bien de la même personne. Le numéro de référence garantirait qu'il n'existe qu'un seul document de ce type et faciliterait la délivrance des visas.

USCIB: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points.

France. En ce qui concerne les données biométriques, ce point n'est pas encore réglé.

Armateurs de France: L'organisation d'employeurs est d'accord sur l'ensemble des points.

FNSM, SNPOMM, FOMM, CNCNMN: Les organisations syndicales sont d'accord sur tous les points.

Honduras. Le numéro de référence est important pour éviter tout risque de falsification du document. Les données biométriques sont nécessaires à des fins de sécurité.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points.

INSA: L'organisation d'employeurs est d'accord sur tous les points.

SPNI: L'organisation de travailleurs est d'accord sur tous les points, à l'exception du nom de l'autorité délivrant la pièce d'identité.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs ne voit aucune objection à ce que l'ensemble des données proposées puisse être accessible.

FILT-CGIL: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur tous les points pour les mêmes raisons que celles indiquées par le CTC (Canada) et la CTRN (Costa Rica).

Legia Pesca: L'organisation est d'accord sur tous les points, à l'exception des données biométriques.

Japon. Les renseignements biométriques ne devraient pas être communiqués. La teneur des informations communiquées et la procédure à suivre pour y avoir accès doivent être laissées à l'appréciation du pays concerné.

Lituanie. Le gouvernement s'oppose à l'insertion de données biométriques pour des raisons financières.

Namibie. NEF: L'organisation d'employeurs est d'accord sur l'ensemble des points à l'exception des données biométriques.

NUNW: L'organisation de travailleurs est d'accord sur l'ensemble des points.

Nigéria. Seule l'autorité délivrant la pièce d'identité doit avoir accès aux données et doit être contactée pour en vérifier l'authenticité. En ce qui concerne le numéro de référence, le gouvernement est d'accord, sous réserve que ces numéros ne puissent être dupliqués.

Norvège. Le gouvernement est d'accord mais il signale que le service norvégien de contrôle des données préfère que les données biométriques ne figurent que sur la pièce d'identité elle-même.

Nouvelle-Zélande. L'authenticité de toutes les informations figurant sur la pièce d'identité du marin doit être vérifiable en consultant la base de données.

Panama. APOM: L'organisation de travailleurs est d'accord sur tous les points.

CMP: L'organisation d'employeurs est d'accord pour les trois premières propositions mais ne se prononce pas sur les données biométriques.

Philippines. En ce qui concerne les données biométriques, le gouvernement est d'accord sous réserve que l'autorité délivrant la pièce d'identité ait les moyens financiers nécessaires.

Roumanie. Association des armateurs de Roumanie: L'organisation d'employeurs est d'accord sur les trois premiers points mais ne se prononce pas en ce qui concerne les données biométriques.

BNS: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur l'ensemble des points.

Syndicat libre des gens de mer: L'organisation de travailleurs est d'accord sur tous les points.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: L'organisation de travailleurs est d'accord sur tous les points, sauf en ce qui concerne les données biométriques.

Suriname. Syndicat de travailleurs progressistes: L'organisation de travailleurs est en désaccord sur l'ensemble des points, pour les mêmes raisons que celles évoquées par le CTC (Canada), la CTRN (Costa Rica) et la FILT-CGIL (Italie).

République tchèque. En ce qui concerne les données biométriques, le gouvernement est d'accord, sous réserve que ce type d'informations ne figure que dans des cas exceptionnels.

Ukraine. Le gouvernement est d'accord pour que soient insérées les données biométriques, sous réserve du consentement de la personne concernée.

ISF. L'ISF n'a aucune objection à ce que toutes les données qu'il est proposé d'introduire dans la base de données soient consultables, sous réserve qu'il s'agisse bien de protéger la sécurité maritime et que cela n'empêche pas une large adoption et ratification du nouvel instrument.

– autres renseignements?

Réponses (les énumérer)

Algérie. Date et lieu de naissance, lieu de résidence.

Argentine. Le titre professionnel le plus récent.

Australie. La pièce d'identité des marins doit se présenter sous un format unique. Toutes les données obligatoires figurant sur le document doivent pouvoir être vérifiées.

Canada. Une photographie devrait être prévue. Les données susmentionnées ne doivent être révélées aux autorités étrangères compétentes que sur demande officielle.

Espagne. Certificat médical d'aptitude physique établi après examen médical effectué avant l'embarquement.

Etats-Unis. La question ne devrait pas être de savoir ce qui est consultable, mais plutôt qui peut consulter les données. Celles-ci devraient être suffisamment accessibles pour vérifier l'identité de la personne, l'authenticité de la pièce d'identité et que son détenteur est bien la personne à laquelle elle a été délivrée.

USCIB: L'organisation d'employeurs considère que la liste ci-dessus est trop restrictive. Des informations concernant la date et la destination des voyages effectués par le marin devraient être indiquées.

Honduras. Le groupe sanguin.

Inde. Toute information nécessaire pour établir la véritable identité des marins.

Italie. Lega Pesca: Le statut professionnel.

Libéria. L'instrument de l'OIT devrait autoriser l'Etat délivrant le document d'identification à déterminer s'il souhaite aller au-delà de la norme minimale requise. A l'heure actuelle, le service d'enregistrement du Libéria prévoit l'inscription du nom du marin, des données biographiques, des numéros de référence, la durée de validité des titres et le niveau de compétence. Le service d'enregistrement envisage l'ajout d'une photographie et d'une copie du passeport.

Malte. Nationalité, qualification et grade.

Myanmar. Sexe et religion du marin.

Panama. Numéro de passeport, groupe sanguin, taille et poids.

Pays-Bas. Photographie.

Portugal. Nationalité du détenteur de la pièce d'identité.

Royaume-Uni. Il ne devrait exister aucune limite quant aux renseignements pouvant être demandés à des fins de vérification, si ce n'est que ces derniers doivent être restreints à ce qui est nécessaire pour vérifier l'identité de la personne. Il convient de rappeler que les autorités délivrant le document peuvent être soumises à une législation nationale concernant la vie privée et régissant la communication de renseignements personnels.

République arabe syrienne. Groupe sanguin et profession.

République-Unie de Tanzanie. Tout renseignement important et utile sur l'identité du marin.

République tchèque. Des informations sur les qualifications du marin.

Uruguay. Des informations sur la formation et les qualifications professionnelles.

L'instrument devrait exiger de chaque Etat qui le ratifie de désigner un centre permanent pour répondre aux demandes des services de l'immigration ou d'autres autorités compétentes des parties à l'instrument (voir avant-projet, article 5.3). **Qu. A4 d)**

Réponses affirmatives: 58. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Equateur, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portu-

gal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); AAE (Estonie); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); CGT, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponse négative: 1. Honduras.

Organisation d'employeurs: APINDO (Indonésie).

Organisation de travailleurs: CTC (Canada).

Autres: 2. Allemagne, Cuba.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs souscrit aux commentaires de l'ISF.

Arabie saoudite. Un centre permanent permettrait d'obtenir des réponses rapides aux demandes.

Argentine. L'administration du centre permanent devrait incomber à l'autorité délivrant les pièces d'identité.

Bulgarie. Le gouvernement est d'accord et renvoie à ses commentaires sous la question A4 b).

Canada. CTC: L'organisation de travailleurs n'est pas d'accord pour les raisons indiquées précédemment.

Chili. Le système fonctionne comme cela à l'heure actuelle. Il existe une coordination directe entre les administrations maritimes.

Chine. Pour garantir que les documents sont vérifiables, il est impératif qu'un centre permanent puisse répondre sans retard aux demandes des autres autorités compétentes.

Cuba. Chaque Etat Membre devrait être libre de réglementer cette question.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs souscrit à la position de l'ISF.

Egypte. L'autorité ayant délivré la pièce d'identité devrait être le centre permanent car c'est elle qui détient toutes les informations pertinentes stockées dans la base de données.

Equateur. Il devrait s'agir d'un centre d'information.

Espagne. Il serait nécessaire de coordonner de manière adéquate la fourniture des informations données par les différentes agences.

Etats-Unis. USCIB: L'organisation d'employeurs est d'accord, mais rappelle que chaque pays met en œuvre le principe d'un centre permanent de manière différente et l'organise en fonction des conditions nationales.

Honduras. Le gouvernement n'est pas d'accord car l'autorité maritime délivrant la pièce d'identité exerce déjà cette fonction.

Hongrie. Dans le cas de la Hongrie, il s'agirait du département principal de la marine et d'une autre autorité nommée par celui-ci.

Inde. Cela est indispensable pour assurer une vérification efficace. Il peut exister plusieurs centres permanents suivant la zone d'enregistrement de l'autorité ayant délivré la pièce d'identité.

Indonésie. APINDO: L'organisation d'employeurs n'est pas d'accord car cette procédure poserait un problème pour les marins.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs renvoie pour l'essentiel aux commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord, sous réserve que la participation des partenaires sociaux soit autorisée.

Japon. Si l'on veut protéger les informations personnelles concernant les gens de mer, autoriser des organisations autres que les autorités chargées de l'immigration à avoir un accès aux données poserait un problème.

Kazakhstan. L'Etat ayant délivré la pièce d'identité devrait être tenu, aux termes de l'instrument, de répondre aux demandes de renseignements dans les délais prescrits.

Libéria. Les autorités nationales d'Etats Membres n'ayant pas ratifié l'instrument pourraient transmettre les demandes à un Etat de pavillon. Etant donné le pourcentage important de ressortissants indiens, pakistanais ou sri-lankais détenant des brevets délivrés en Grande-Bretagne ou à Singapour, de ressortissants grecs détenant des brevets de pays tiers et de ressortissants du Moyen-Orient détenant des brevets égyptiens, une autre des questions qui se pose est de savoir si les marins détenant un brevet délivré par un Etat autre que celui dont ils sont ressortissants sont aptes à prendre la mer, même sans documents d'identification délivrés par leurs propres pays.

Mauritanie. CGTM: L'organisation de travailleurs déclare que la vérification devrait se faire avec une représentation tripartite.

Nigéria. Cela découragera les fraudeurs.

Nouvelle-Zélande. Le gouvernement est d'accord, à condition que le centre permanent soit une institution publique.

Panama. L'autorité maritime du Panama envisage la création d'une base de données consultable via Internet.

Royaume-Uni. Le gouvernement renvoie à son commentaire en réponse à la question A3 h) et demande que les détails concernant le centre permanent désigné figurent sur le document.

Uruguay. Cette mesure est nécessaire pour que le système fonctionne correctement. Le centre national permanent devrait être l'autorité délivrant la pièce d'identité.

ISF. L'ISF est d'accord et renvoie à sa réponse à la question A4 b).

Résumé du Bureau

La proposition que les autorités nationales chargées de délivrer la pièce d'identité établissent une base de données contenant une référence à chaque pièce d'identité délivrée recueille un accord unanime.

La possibilité d'avoir un accès immédiat à cette base de données pour faciliter une vérification rapide des informations figurant sur le document – ce qui aiderait l'accomplissement des formalités d'immigration dans les Etats Membres –, recueille une majorité de réponses favorables.

Il est indiqué dans une forte majorité de réponses que, afin de protéger la vie privée des marins, les informations consultables doivent se limiter aux éléments suivants: nom de l'autorité ayant délivré la pièce d'identité, nom du marin, numéro de référence, durée de validité du document, informations biométriques, et certains autres éléments suggérés dans quelques réponses.

Il est souhaité à l'unanimité que l'instrument prévoie que chaque Etat Membre ayant ratifié l'instrument désigne un centre permanent chargé de répondre aux demandes émanant des services d'immigration ou autres autorités compétentes d'autres Etats.

A5. FIABILITÉ DU SYSTÈME NATIONAL D'IDENTIFICATION DES GENS DE MER

Qu. A5 a) *Le nouvel instrument devrait prévoir l'adoption de prescriptions minimales et de pratiques recommandées concernant les procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de la qualité (voir avant-projet, article 6.1).*

Réponses affirmatives: 59. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des

syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 2. Allemagne, Cuba.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Arabie saoudite. Le gouvernement est d'accord dans un souci de qualité.

Brésil. CONTTMAF: C'est fondamental pour garantir la sécurité.

Syndarma: Idem.

Canada. La fiabilité du processus de délivrance ainsi que la sécurité, la qualité et la cohérence du document lui-même sont essentielles.

Chili. Ces pratiques devraient être obligatoires.

ANA: C'est important pour des raisons de sécurité.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Egypte. Le gouvernement est d'accord à condition que ces prescriptions puissent être appliquées facilement et à peu de frais.

Equateur. Ces pratiques devraient s'appliquer aux modifications du document.

Finlande. Si les prescriptions minimales et les pratiques recommandées sont adoptées, le gouvernement est d'accord.

Honduras. Le gouvernement est d'accord dans l'intérêt de la sécurité.

Hongrie. En Hongrie, les procédures de délivrance des pièces d'identité et les procédures de contrôle de la qualité sont conformes aux normes ISO 9001.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF et précise qu'il pourrait être fait référence aux dispositions du même ordre de la Convention STCW de l'OMI (règle I/8).

Lega Pesca: L'organisation est d'accord à condition que cela ne soit pas une charge pour les entreprises.

Japon. Le nouvel instrument devrait se limiter à des spécifications d'ordre général, les détails étant laissés à la discrétion des pays. En outre, il n'est pas certain que le programme de l'OACI qui a été mis en place en ce qui concerne la sécurité opérationnelle (obligation de présenter un certificat médical d'aptitude à la navigation aérienne et un permis de vol) puisse être appliqué pour les documents d'identité des gens de mer.

Kazakhstan. L'instrument doit indiquer une liste des documents et des renseignements requis pour la délivrance des pièces d'identité.

Libéria. Le gouvernement est d'accord mais pense que les questions soulevées quant à la mise en place de mesures de contrôle de la qualité appellent des discussions et des délibérations approfondies. Il recommande par conséquent qu'elles soient traitées par un groupe de travail distinct.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord dans la mesure où cela est nécessaire pour lutter contre la falsification ou la mauvaise qualité des pièces d'identité.

Nouvelle-Zélande. Une procédure analogue devrait être adoptée pour la délivrance des passeports.

Royaume-Uni. Une norme agréée prévoyant un contrôle effectif de la qualité s'impose pour assurer l'intégrité du système. Cela signifie qu'il faut des procédures pour obtenir une preuve positive et vérifiable de l'identité du requérant, et non seulement pour la délivrance du document.

ISF. La fédération est d'accord. Pour que les questions de sécurité puissent être traitées avec succès, il faut que le nouvel instrument prévoie, sous une forme ou une autre, des pratiques recommandées concernant la procédure de délivrance des pièces d'identité et notamment les normes de qualité. Pour mettre en place de telles normes, la contribution d'experts en matière de procédures de sécurité et d'immigration serait nécessaire, même si les règles adoptées peuvent être du même ordre que les normes de qualité prévues dans la règle 1/8 de la Convention STCW de l'OMI.

Qu. A5 b) *L'instrument devrait demander aux Membres qui le ratifient:*

- i) *d'effectuer des évaluations périodiques de ces procédures à la lumière des prescriptions minimales et des pratiques recommandées (voir avant-projet, article 6.2);*

Réponses affirmatives: 55. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 2. Cuba, Japon.

Autres: 4. Allemagne, Chili, Maurice, Myanmar.

ii) de présenter une copie de leurs procédures nationales (y compris les procédures du contrôle de qualité) et des évaluations dans leurs rapports au Directeur général du Bureau international du Travail (voir avant-projet, article 6.2);

Réponses affirmatives: 54. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Lituanie, Malte, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Japon, Liban, Ukraine.

Organisations d'employeurs: APINDO, INSA (Indonésie).

Autres: 4. Allemagne, Cuba, Maurice, Myanmar.

iii) de mettre ces copies à la disposition (sous réserve de la suppression de tout élément confidentiel) des autres Membres qui ratifient l'instrument (voir avant-projet, article 6.2).

Réponses affirmatives: 50. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Kazakhstan, Koweït, Libéria, Lituanie, Malte, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 7. Equateur, Honduras, Japon, Liban, Qatar, République arabe syrienne, Ukraine.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); APINDO (Indonésie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Autres: 4. Allemagne, Maurice, Myanmar, Namibie.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Argentine. Le gouvernement suggère que l'accès aux copies mises à disposition pour consultation soit partiel.

Brésil. CONTTMAF: Cela favorisera la diffusion des documents.

Syndarma: Ces mesures sont essentielles si l'on veut atteindre les objectifs de sécurité.

Chili. CPC: L'organisation d'employeurs n'est d'accord avec le point iii) que si les autorités nationales mettent les copies à la disposition des autres Membres.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Equateur. Les Etats Membres qui ratifieront l'instrument ne pourront pas avoir accès aux documents confidentiels des autres pays.

Etats-Unis. Il convient de s'entendre sur des procédures minimales et sur un mécanisme de contrôle du respect de ces procédures par les Etats Membres.

USCIB: L'organisation d'employeurs propose un plan de révision quinquennal.

Finlande. Le gouvernement est d'accord pour soumettre une copie des procédures nationales et des évaluations au BIT, sous réserve que toute information confidentielle en ait été soustraite.

France. Le gouvernement est d'accord sur tous les points, sous réserve de confidentialité et de sûreté de la procédure.

Honduras. Le gouvernement n'approuve pas le point iii). Ce type de renseignement doit être demandé à l'autorité nationale compétente qui délivre les pièces d'identité ou au marin lui-même.

Inde. Le maintien des normes de qualité requiert l'évaluation périodique par une autorité indépendante.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs suggère qu'il soit procédé à des évaluations tous les cinq ans, comme cela est prévu dans la Convention STCW de l'OMI en ce qui concerne les certificats de compétence.

Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Les procédures d'évaluation devraient être laissées à la discrétion des pays.

Kazakhstan. Pour des raisons de sécurité nationale, il est plus important de savoir quels documents et renseignements doivent être fournis pour l'obtention d'une pièce d'identité dans tout Etat partie.

Libéria. Le gouvernement renvoie au commentaire qu'il a fait à la question A5 a).

Namibie. Les copies doivent être mises à disposition par l'intermédiaire du BIT.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord. Procéder à des évaluations périodiques permet de lutter contre la falsification et la mauvaise qualité des pièces d'identité.

Nouvelle-Zélande. Il incombe aux Etats Membres de procéder aux évaluations et de rectifier les procédures de manière à respecter les pratiques recommandées et les prescriptions minimales.

Panama. Le gouvernement est d'accord pour que les autres Etats Membres aient accès aux copies des procédures nationales et aux évaluations, pour autant que l'Etat qui a délivré les documents en donne l'autorisation préalable.

Roumanie. Syndicat libre des gens de mer: L'organisation de travailleurs suggère que des copies soient fournies ou que le système soit accessible à l'ensemble des Membres afin d'économiser du temps.

Royaume-Uni. Le gouvernement souligne que l'OIT est la mieux à même de superviser le processus de révision des procédures et d'assurer les contacts et les échanges avec les Etats Membres, de façon à ce que les procédures soient en phase avec les prescriptions. Il convient néanmoins, pour des raisons de confidentialité, de ne pas divulguer certains détails.

République arabe syrienne. L'évaluation des rapports devrait être de la compétence de l'OIT.

ISF. La fédération est d'accord sur tous les points, pour autant qu'ils n'entravent pas le succès de l'adoption du nouvel instrument et sa ratification par le plus grand nombre. A propos de i), l'instrument devrait préciser le laps de temps maximal entre deux évaluations, lequel pourrait être de cinq ans, par exemple, comme requis par la Convention STCW de l'OMI. Le point iii) concernant la mise à disposition des autres Etats Membres d'informations sur les procédures est essentiel pour que l'Etat du port accepte des pièces d'identité émises à l'étranger et autorise ainsi l'entrée sur son territoire.

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

Réponses affirmatives: 52. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon,

Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Malte, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 6. Chine, Lituanie, Nouvelle-Zélande, Panama, Roumanie, Ukraine.

Autres: 3. Cuba, Maurice, Namibie.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs fait siens les commentaires de l'ISF.

Chili. Le système de vérification ne doit être prévu que pour les administrations maritimes qui délivrent les pièces d'identité et/ou les autorités chargées de l'immigration lorsqu'il s'agit d'un document de voyage.

CPC: L'organisation d'employeurs reste neutre et déclare que cela dépendra de la fiabilité des Etats respectifs.

Cuba. La décision devrait appartenir à l'Etat Membre concerné.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs fait siens les commentaires de l'ISF.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs fait siens les commentaires de l'ISF. Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Il devrait appartenir à chaque pays de décider de procéder à une vérification.

Libéria. Le gouvernement renvoie aux commentaires qu'il a faits en réponse à la question A5 a).

Namibie. Le sujet doit être examiné de façon plus approfondie.

Nigéria. Le gouvernement est d'accord dans un souci d'uniformité.

Roumanie. Le gouvernement n'est pas d'accord car les Etats Membres ayant ratifié la convention devraient avoir le droit de consulter toute institution de vérification habilitée à mener une telle activité, qu'elle soit nationale ou internationale.

Syndicat libre des gens de mer: L'organisation de travailleurs est d'accord. Une vérification externe périodique devrait être obligatoire.

Royaume-Uni. Outre la vérification à titre volontaire, à la majorité des deux tiers, les Etats parties devraient pouvoir requérir une évaluation indépendante de l'efficacité du système mis en place par un Etat donné.

Suriname. Certains pays auraient besoin d'une aide technique et financière.

ISF. En principe, s'il est suggéré que l'OIT joue un rôle dans la mise en place d'un système de vérification volontaire, l'ISF pourrait appuyer cette proposition. Néanmoins, il faudrait faire appel à des experts en sécurité des données et en procédures d'immigration qu'il faudrait probablement rechercher hors de l'Organisation.

L'instrument pourrait aussi poser une condition, analogue à celle de la Convention de l'OACI susmentionnée, en tenant compte des procédures constitutionnelles de l'OIT applicables, aux termes de laquelle l'obligation de reconnaître les pièces d'identité des gens de mer délivrées par d'autres parties à l'instrument serait fondée sur le respect par celles-ci des normes minimales (voir avant-projet, article 6.3). **Qu. A5 d)**

Réponses affirmatives: 59. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); CGTM (Mauritanie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponse négative: 1. Chine.

Autre: 1. Maurice.

Commentaires

Allemagne. VDR: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Australie. Les autres Etats Membres ne devraient pas être obligés de reconnaître les pièces d'identité comme substitut du passeport.

Canada. Le gouvernement fait observer qu'il pourrait, à des fins de contrôle de l'immigration, revoir cette condition en cas d'utilisation frauduleuse du document pour entrer au Canada.

Croatie. Le gouvernement est d'avis que les procédures prescrites dans la Convention STCW de l'OMI devraient être respectées.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. USCIB: L'organisation d'employeurs est d'accord.

Honduras. Le gouvernement est d'accord pour autant qu'il y ait une vérification préalable des documents.

Inde. Cette disposition devrait permettre de régler les problèmes de sécurité de l'ensemble des Etats du port.

Italie. Lega Pesca: L'organisation est d'accord.

Japon. Aux termes de l'article 33 de la Convention de l'OACI, tant que les «prescriptions» en vigueur dépassent les normes minimales, les autres parties à l'instrument doivent les accepter. Le Japon est favorable à cette disposition.

Nigéria. Une telle disposition permettra aux Membres de maintenir les normes internationales recommandées.

Royaume-Uni. Cela est essentiel pour garantir l'intégrité des documents et la convention. Le gouvernement suggère que cette procédure soit coordonnée par le BIT et que le respect des normes soit avalisé par une tierce partie indépendante ou par le BIT et non par des experts désignés par l'Etat concerné.

ISF. De l'avis de la fédération, une telle disposition semble nécessaire si le nouvel instrument vise à faciliter les permissions à terre et le transit des membres de l'équipage à l'étranger.

Résumé du Bureau

De l'avis général, le nouvel instrument doit contenir des prescriptions minimales et des pratiques recommandées concernant les procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris les procédures de contrôle de la qualité.

De même, beaucoup de réponses sont très favorables à ce que les Membres effectuent des évaluations périodiques de ces procédures à la lumière des prescriptions minimales et des pratiques recommandées définies dans le nouvel instrument. Les Membres devraient également être invités à présenter une copie de leurs procédures nationales, y compris les procédures du contrôle de la qualité, et des évaluations dans leurs rapports au Directeur général du BIT. Ces copies devraient être mises à la disposition des autres Membres qui ratifient l'instrument sous réserve de la suppression des données confidentielles.

La plupart des réponses indiquent que le Conseil d'administration doit également approuver un système de vérification et d'institutions de vérification auquel les Membres qui ratifient l'instrument pourraient recourir afin d'éliminer tout doute concernant la fiabilité de leur système d'identification des gens de mer.

De l'avis général, la reconnaissance des pièces d'identité des gens de mer devrait être fondée sur le respect par le Membre qui les a délivrées des normes minimales contenues dans l'instrument.

B. Faciliter les activités professionnelles des gens de mer et l'exercice de leurs droits au travail

B1. LE DROIT À LA DÉLIVRANCE D'UNE PIÈCE D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

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

Qu. B1

Réponses affirmatives: 7. Argentine, Australie, Etats-Unis, Koweït, Panama, Fédération de Russie, Suriname.

Organisations d'employeurs: APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie).

Organisations de travailleurs: SPNI (Indonésie); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Réponses négatives: 51. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); INSA (Indonésie); NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); FNSM (France); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Autres: 3. Canada, Egypte, Nouvelle-Zélande.

Commentaires (par exemple, nature du problème)

Argentine. Cette obligation est problématique pour des raisons économiques.

Australie. L'Australie ne délivre pas de pièces d'identité des gens de mer et n'est pas en mesure de se conformer aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la convention n° 108, qu'elle n'a pas ratifiée, car tous les gens de mer australiens sont tenus d'être munis d'un passeport et l'indication de la profession dans les passeports australiens est facultative.

Canada. Le Canada n'a pas de problème pour délivrer les pièces d'identité actuelles des gens de mer. A l'avenir, la délivrance de ces pièces d'identité dépendra des exigences propres à toute nouvelle norme internationale.

Danemark. Association des armateurs danois: Cette organisation d'employeurs approuve les commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. Des préoccupations persistent quant au choix du moment pour la mise en œuvre par toutes les parties à l'instrument (coûts, ressources disponibles pour s'y conformer, et veiller à traiter de manière appropriée les aspects normatifs).

Inde. Les grands pays fournisseurs de main-d'œuvre, comme l'Inde, devront délivrer les nouvelles pièces d'identité à leurs marins qui travaillent sur des navires sous différents pavillons. Compte tenu du délai fixé à octobre 2004 pour l'entrée en vigueur des nouvelles conditions requises pour l'obtention de visas pour les Etats-Unis, la tâche pourrait s'avérer herculéenne si une «assistance technique» n'est pas apportée immédiatement pour permettre le lancement du projet. Le BIT devrait finaliser immédiatement les éléments devant figurer dans la nouvelle pièce d'identité et les notifier à tous les Membres afin qu'ils puissent, de leur côté, en informer leurs «autorités d'exécution» respectives.

Indonésie. INSA: La nouvelle pièce d'identité pourra éventuellement tenir lieu de visa.

Italie. Lega Pesca: L'organisation ne voit aucun problème.

Koweït. Des problèmes se posent du fait de la nécessité de restreindre le nombre de gens de mer susceptibles d'être employés sur des navires nationaux ou étrangers de manière à réduire le nombre de gens de mer au chômage.

Libéria. Le Registre libérien dispose déjà d'un système électronique bien en place, prêt à intégrer cette obligation.

Namibie. NEF: Seuls les frais d'acquisition de la technologie requise pourraient poser un problème.

Nicaragua. L'obligation pourrait poser des problèmes économiques.

Nigéria. L'obligation ne pose aucun problème tant que les Membres opèrent dans le cadre de la procédure établie.

Nouvelle-Zélande. Le passeport est la forme d'identification préférée en Nouvelle-Zélande. Bien que l'utilisation supplémentaire de la pièce d'identité des gens de mer aux fins de l'exemption du visa de vingt-huit jours prévu par la législation nationale soit approuvée (voir les observations générales de la Nouvelle-Zélande), il serait préférable que tous les gens de mer présentent un passeport pour entrer dans le pays ou en sortir.

Pays-Bas. La délivrance de pièces d'identité des gens de mer ne poserait probablement aucun problème si la convention n° 108 était ratifiée par les Pays-Bas.

Roumanie. Syndicat libre des gens de mer: Des problèmes peuvent se poser dans les domaines du financement, de la coopération avec les autres Membres, de la formation, etc.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: Cette organisation de travailleurs entrevoit des difficultés liées au contrôle réel du marché du travail des gens de mer.

ISF. Des cas pourraient être envisagés dans lesquels il ne serait peut-être pas judicieux de délivrer ces pièces d'identité, par exemple lorsque le marin s'est vu retirer son certificat de compétence ou qu'il n'est pas en mesure d'apporter la preuve qu'il a un emploi. Il est clair que le droit de se faire délivrer une pièce d'identité doit être compatible avec l'objectif qui consiste à améliorer

rer la sécurité et à faciliter la liberté de circulation du marin. Il y a lieu également de réfléchir à la question de savoir dans quelle mesure le nouvel instrument s'applique aux pêcheurs.

Résumé du Bureau

L'obligation de délivrer une pièce d'identité aux gens de mer nationaux ne semble pas poser de problèmes à la plupart des Etats. Quelques réponses font état de certaines difficultés qui, pour la plupart, ne semblent pas être majeures.

B2. LE DROIT DE CONSERVER EN TOUT TEMPS LA PIÈCE D'IDENTITÉ

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

Réponses affirmatives: 15. Albanie, Canada, Chine, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Guatemala, Koweït, Myanmar, Namibie, Nigéria, Pays-Bas, Qatar, Royaume-Uni.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNVR (Pays-Bas).

Organisations de travailleurs: SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie).

Réponses négatives: 44. Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, France, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); CPC (Chili); INSA (Indonésie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); FILT-CGIL (Italie); APOM (Panama); FWZ (Pays-Bas); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autre: 1. Cuba.

Commentaires (par exemple, nature du problème)

Allemagne. Le droit de conserver en tout temps la pièce d'identité ne saurait exclure certaines mesures pratiques, par exemple, la possibilité de conserver dans un dépôt central toutes les pièces d'identité des marins à bord du navire quand celui-ci est en mer.

VDR: Cette organisation d'employeurs dit que l'obligation pose un problème, et qu'elle s'associe aux commentaires de l'ISF.

Australie. Dans le passé, les pièces d'identité des gens de mer étrangers étaient conservées par les autorités pendant la durée de leur séjour en Australie, de manière à permettre l'identification de ceux qui font défection pendant leur séjour dans ce pays. Dans les années quatre-vingt, d'autres moyens ont été mis en place pour régler ce problème, de sorte que la rétention de ces documents n'a plus lieu d'être.

Brésil. CONTTMAF: Il s'agit d'un document personnel et il doit donc rester en la possession du marin.

Syndarma: Si les autorités portuaires exigent de conserver le document pendant le séjour du marin, elles devront lui délivrer un document confirmant son droit à se trouver dans ce pays en qualité de marin.

Bulgarie. La législation nationale dispose que les autorités compétentes ne devraient détenir aucune pièce d'identité, sauf dans les cas spécifiés par la loi.

Canada. Le droit des autorités d'immigration de saisir les pièces d'identité devrait remplacer le droit des titulaires de garder ces documents en leur possession. Par ailleurs, les titulaires qui ne travaillent plus comme gens de mer ne devraient pas avoir le droit de conserver un tel document, cela afin de prévenir toute utilisation abusive.

Chine. L'organisation de travailleurs demande que ce document reste en possession des gens de mer, qu'ils soient à bord du navire ou à terre.

Danemark. Il faudrait que l'armateur, le capitaine ou l'autorité publique portuaire ait la possibilité de vérifier la validité du document. Des dispositions relatives à l'utilisation abusive de ce document devraient être prévues.

Association des armateurs danois: Cette organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Egypte. Cela ne pose aucun problème étant donné que le document a une validité limitée.

Espagne. Un marin doit être muni d'un document à jour indiquant ses états de service en mer. La rétention temporaire ou le retrait d'un document valable peut être nécessaire si les conditions requises pour sa délivrance ne sont pas remplies. Normalement, si le document est valable, il devrait rester en la possession du titulaire, sauf pendant les brèves périodes où des annotations doivent y être portées. Si le document est révoqué, il doit être retiré au marin afin de prévenir toute utilisation frauduleuse. Cependant, s'il est retiré pour cause d'expiration de la période de validité, ou parce que le détenteur a cessé de travailler à la mer, ce marin devrait recevoir un livret de service. Un tel document est indispensable pour attester les états de service du marin aux fins du calcul de ses droits à pension.

Etats-Unis. Le droit de conserver en tout temps la pièce d'identité des gens de mer pourrait poser des problèmes si ce document conférait des droits automatiques ou était interchangeable avec un passeport ou un visa. Des problèmes de sécurité peuvent entraîner la nécessité pour des Etats Membres de saisir des documents d'identité jusqu'à ce que le problème soit réglé. En outre, les documents d'identité sont souvent conservés par le capitaine. Si la pièce d'identité des gens de mer s'ajoute aux documents d'identité généralement conservés par le capitaine, le gouvernement serait favorable à ce que le marin la garde en permanence en sa possession. En revanche, si elle les remplace, le gouvernement ne serait pas d'accord car le capitaine serait ainsi privé de la faculté de détenir ce document comme moyen de dissuader son titulaire de faire défection.

USCIB: Les Etats portuaires pourraient exiger que le capitaine conserve les documents d'identité, une possibilité que devrait prévoir le nouvel instrument. La nation qui délivre la

pièce d'identité devrait également avoir le droit de la retirer, conformément à sa propre réglementation.

Finlande. Le gouvernement renvoie à ses commentaires au titre de la question B2 b). La rétention temporaire du document peut être nécessaire dans certains cas.

France. SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Le marin ne peut être privé de sa pièce d'identité.

Grèce. L'autorité qui délivre la pièce d'identité devrait pouvoir exercer un droit de retrait après révocation de ce document.

Guatemala. Il y aurait un problème en cas d'anomalies imputables au marin.

Honduras. Le marin doit conserver cette pièce d'identité quand il est en mer.

Inde. La délivrance de «cartes à puce» comme pièce d'identité supplémentaire répondra au «souci de sécurité» exprimé par les grands Etats portuaires.

Indonésie. INSA: Le marin ne doit utiliser le document qu'aussi longtemps qu'il est valable.

Italie. CONFITARMA: Afin de faciliter l'admission pour une permission à terre, il pourrait être nécessaire de prévoir la rétention temporaire des pièces d'identité. Toutefois, le marin doit garder en sa possession un autre document d'identification (par exemple, un passeport).

Lega Pesca: Cette organisation ne voit aucun problème.

Japon. Dans le droit japonais, pour prévenir la perte de pièces d'identité des gens de mer, le capitaine en est le dépositaire quand les marins sont à bord. Si cette procédure s'applique uniquement pendant la période où les marins sont à bord, cela revient à dire que, pour l'essentiel, les marins conservent en tout temps leur pièce d'identité.

Koweït. Un pays doit avoir la faculté de confisquer ou de retirer la pièce d'identité des gens de mer aux marins qui se sont révélés peu sûrs ou inaptes au travail maritime, ou si le document n'est plus valable.

Libéria. Le nouvel instrument devrait spécifier l'interdiction pour les capitaines de conserver les pièces d'identité des marins pendant la durée de leur service à bord. Il pourrait être prescrit, à titre d'exception à cette règle, que le capitaine détienne tous les documents à l'arrivée dans un port.

Malte. L'Etat qui délivre la pièce d'identité devrait toujours avoir le droit de la retirer.

Namibie. Cette question poserait des problèmes si la période de validité doit être précisée dans le document.

NEF: Cette organisation d'employeurs pense qu'il y aurait un problème si l'intéressé n'est plus marin ou s'il est condamné pour trafic de drogue, pour des actes de violence ou pour des délits associés au terrorisme.

Nigéria. Les marins sont priés de remettre leur pièce d'identité au capitaine, cela afin d'éviter qu'ils ne fassent défection en quittant le navire.

Nouvelle-Zélande. La pièce d'identité devrait être en la possession du marin jusqu'à l'expiration de sa période de validité, c'est-à-dire jusqu'au moment où elle doit être restituée à l'autorité qui l'a délivrée.

Panama. CMP: L'autorité d'immigration veut comparer les passeports avec les livrets de service, d'où la nécessité de disposer d'une pièce d'identité à part.

Pays-Bas. Le gouvernement entrevoit deux problèmes: premièrement, le porteur d'une pièce d'identité des gens de mer au sens de la convention n° 108 et d'un passeport dispose en

réalité de deux titres de voyage. A supposer que le passeport ait été confisqué par décision de justice dans le cas d'un délit grave, la personne concernée pourrait quand même quitter le pays en utilisant sa pièce d'identité des gens de mer. De l'avis du gouvernement, le nouvel instrument devrait préciser que les autorités compétentes auraient le droit de conserver temporairement les pièces d'identité des gens de mer (selon les mêmes conditions que celles s'appliquant actuellement à la rétention de passeports). Deuxièmement, l'application de l'article 3 de la convention n° 108 entraîne de très longs contrôles frontaliers sur les navires. Selon cette disposition, un contrôle frontalier administratif complet à bord d'un navire ne peut être effectué que si tous les marins se présentent eux-mêmes (en personne) avec leurs documents à la police des frontières.

FWZ: La pièce d'identité des gens de mer n'est pas un titre de voyage identique à un passeport. Quand elle sert à voyager, la pièce d'identité des gens de mer devrait toujours être accompagnée d'un passeport.

KVNR: Pour faciliter la permission à terre, certains Etats portuaires exigent peut-être de pouvoir conserver temporairement les pièces d'identité. Pour répondre au double objectif – faciliter les permissions à terre et encourager la ratification –, cette organisation d'employeurs pourrait approuver un amendement autorisant la rétention temporaire de pièces d'identité, notamment si le marin peut conserver un autre document d'identification tel qu'un passeport.

Qatar. Ce point pose un problème à cause des abus commis à bord des navires. Aussi, cette pièce d'identité devrait-elle rester en la possession du capitaine ou des autorités portuaires.

Royaume-Uni. Cette obligation peut être incompatible avec la loi sur l'immigration de 1971, qui autorise dans certains cas la rétention de passeports, ou avec le souhait d'un tribunal de garder en sa possession un document d'identité afin d'empêcher son titulaire de quitter sa juridiction. Par ailleurs, ce nouvel instrument devrait exiger la restitution du document une fois que le marin n'est plus employé à la mer.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: La pièce d'identité des gens de mer doit être délivrée par référence à des dispositions légales.

Suriname. Le gouvernement indique que cette obligation ne pose aucun problème, à condition que l'autorité qui délivre ce document d'identité ait le droit, dans certains cas, de le retirer.

ISF. Le droit des gens de mer de conserver en tout temps leur pièce d'identité pose des problèmes. Pour faciliter la permission à terre, certains Etats du port pourraient éventuellement exiger de retenir temporairement les pièces d'identité. Pour répondre au double objectif – faciliter la permission à terre et encourager la ratification –, l'ISF pourrait appuyer un amendement tendant à permettre la rétention temporaire de documents d'identité, en particulier si le marin est en mesure de conserver un autre document d'identification tel qu'un passeport. Il va également de soi que l'Etat qui délivre les pièces d'identité devrait avoir le droit de les retirer.

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

Réponses affirmatives: 24. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Costa Rica, Erythrée, Estonie, France, Grèce, Guatemala, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Myanmar, Nicaragua, Pérou, Philippines, Portugal.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 10. Danemark, Equateur, Etats-Unis, Finlande, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Qatar, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie.

Organisation d'employeurs: CPC (Chili).

Organisation de travailleurs: NUNW (Namibie).

Autres: 28. Allemagne, Australie, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Egypte, Espagne, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Malte, Maurice, Namibie, Norvège, Panama, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

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

Réponses affirmatives: 36. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Egypte, Erythrée, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Maurice, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNVR (Pays-Bas); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); FNSM (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Réponse négative: 1. Equateur.

Organisation d'employeurs: APINDO (Indonésie).

Autres: 24. Allemagne, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Honduras, Hongrie, Italie, Malte, Namibie, Norvège, Panama, Polo-

gne, Roumanie, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Commentaires

Allemagne. VDR: Le droit du marin de conserver un document d'identification (par exemple un passeport) ne devrait pas être affecté.

Arabie saoudite. Le gouvernement donne son accord afin que les droits des gens de mer soient sauvegardés.

Canada. CTC: Des clauses de sauvegarde appropriées sont nécessaires. Il convient par ailleurs de garantir au marin le droit d'obtenir réparation et de se faire indemniser pour toute perte qu'il aura subie.

Costa Rica. La Direction générale pour l'immigration et le statut des étrangers donne son accord.

CTRN: L'organisation de travailleurs exprime les mêmes préoccupations que le CTC (Canada).

Danemark. Association des armateurs danois: Cette organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Etats-Unis. Le gouvernement renvoie à ses commentaires au titre des questions B2 a), B4 a), B4 b) et C2 a).

Finlande. Outre la rétention temporaire et le retrait de documents «détenus sans justification», le droit de les retirer devrait également être envisagé dans d'autres cas, par exemple lorsque cette mesure est inévitable pour garantir une action en justice selon la législation nationale.

Italie. FILT-CGIL: Cette organisation de travailleurs est d'accord avec les solutions proposées, mais partage les préoccupations du CTC (Canada) et de la CTRN (Costa Rica).

Japon. L'article 3 de la convention n° 108 n'affecte pas le droit des autorités de retirer un document qui n'est plus valable.

Nouvelle-Zélande. La pièce d'identité devrait être révoquée si elle a été obtenue de manière frauduleuse.

Pays-Bas. Les gouvernements devraient aussi avoir le droit, selon le cas, de refuser la délivrance de pièces d'identité des gens de mer, ou de les retirer après les avoir délivrées. Autrement, il y aurait une différence de traitement entre les gens de mer et les autres citoyens. Par ailleurs, le problème des contrôles interminables à la frontière n'est pas réglé.

Royaume-Uni. Le droit absolu d'un marin à conserver de tout temps sa pièce d'identité des gens de mer entraînerait probablement une incompatibilité avec la législation nationale de la plupart des Etats et rendrait le document inacceptable.

ISF. L'ISF appuie la solution qu'il est proposé d'apporter au problème concernant le droit de retrait des documents, estimant qu'elle serait une solution partielle. Cependant, elle ne répond pas à la nécessité pour le marin d'être en mesure de conserver un autre document d'identification tel qu'un passeport.

Résumé du Bureau

a) La plupart des Etats n'ont pas de problèmes concernant le droit des gens de mer à conserver en tout temps leur pièce d'identité. Un problème évoqué dans plusieurs réponses est que les services d'immigration et autres autorités compétentes devraient avoir le droit de retenir ces pièces d'identité.

b) Quelques pays ont soulevé le problème de la rétention des pièces d'identité dans divers cas. Ils ne sont pas convaincus que le droit et le devoir de retenir un document détenu sans justification suffiraient à résoudre le problème. Un autre moyen consisterait à introduire dans le nouvel instrument une disposition appropriée spécifiant les cas dans lesquels le document d'identité devrait être retenu.

**B3. DROIT DE RÉADMISSION DANS LE TERRITOIRE OÙ LA PIÈCE D'IDENTITÉ
A ÉTÉ DÉLIVRÉE**

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

Réponses affirmatives: 11. Allemagne, Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Estonie, Guatemala, Japon, Koweït, Libéria, Namibie, Qatar, République tchèque.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); USCIB (Etats-Unis); APINDO (Indonésie).

Organisations de travailleurs: FNSM (France); SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie).

Réponses négatives: 44. Albanie, Algérie, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Honduras, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Malte, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: ANA, CPC (Chili); Armateurs de France (France); INSA (Indonésie); NEF (Namibie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: CONTTIMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 6. Chili, Cuba, Hongrie, Italie, Maurice, Myanmar.

Commentaires (par exemple, nature du problème)

Allemagne. La pièce d'identité des gens de mer ne suffit pas à la réadmission en Allemagne. Les autorités compétentes exigent, outre le passeport allemand, un document tenant lieu de passeport (pour les réfugiés ou apatrides) ou un permis de séjour.

VDR: Cette organisation d'employeurs reste neutre. Il est absolument nécessaire que les Etats réadmettent sur leur territoire les gens de mer, tant les ressortissants nationaux que les résidents permanents, auxquels ils ont délivré le document d'identité.

Australie. Une pièce d'identité des gens de mer ne constituera pas en soi un moyen d'admission en Australie. Les gens de mer australiens sont tenus, à cette fin, d'être munis d'un passeport. S'il est décidé que l'employeur ou l'Etat employeur peut délivrer ce document, un complément d'examen peut être nécessaire pour déterminer le caractère pertinent d'une telle disposition.

Azerbaïdjan. Le gouvernement estime que cette obligation pose des problèmes. La Confédération des syndicats est d'un avis contraire.

Bésil. Syndarna: Cette question ne devrait pas être traitée dans l'instrument. Les gens de mer détiennent un passeport qui leur confère un droit de réadmission dans le pays qui l'a délivré.

Bulgarie. Les pays devraient réadmettre sur leur territoire les gens de mer auxquels ils ont délivré leur pièce d'identité dès lors qu'ils sont des ressortissants nationaux ou des résidents permanents.

Canada. Cela ne poserait pas de problème, sous réserve que toutes les conditions soient remplies et que le fonctionnaire n'ait aucun doute quant à l'identité du détenteur du document, etc. La question porte aussi sur la période de validité du document. Le Canada n'est pas favorable à la disposition relative à la réadmission, «et ce, pendant une année après l'expiration»; une fois que la période de validité d'un document est expirée, ce document ne saurait être ni valable ni acceptable.

Chili. Le système d'émission des pièces d'identité ne présente pas d'inconvénients, sous réserve que soient remplies les conditions légales prévues à cet effet.

CPC: Le marin devrait être muni d'un permis de séjour.

Cuba. Cette question doit être régie en fonction des caractéristiques propres à chaque pays.

Danemark. Association des armateurs danois: Cette organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Estonie. Un droit de réadmission peut poser des problèmes pour l'Estonie et d'autres pays anciennement rattachés à l'Union soviétique.

Etats-Unis. Ce document ne sera délivré qu'aux personnes légalement admises en tant que résidents permanents.

USCIB: Il convient de distinguer clairement entre les résidents nationaux et les autres. Les infractions à la législation sur l'immigration, ainsi que des considérations touchant à la sécurité nationale et à d'autres aspects, pourraient rendre problématique la réadmission de gens de mer qui ne sont pas des ressortissants nationaux.

Hongrie. Renvoyant à son commentaire au titre de la question A1 a), le gouvernement propose que la délivrance de pièces d'identité ne soit pas restreinte aux ressortissants nationaux

et qu'il soit tenu compte des dispositions de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Italie. CONFITARMA: Cette organisation d'employeurs adopte en la matière une position de neutralité. Compte tenu du fait que les gens de mer peuvent détenir leur passeport, cette disposition n'a pas lieu de figurer dans l'instrument.

Legia Pesca: La liberté de circulation et le droit au travail des citoyens doivent être sauvegardés, sauf dans les situations graves.

Japon. Le projet d'instrument ne devrait pas prévoir que la pièce d'identité des gens de mer ne puisse être délivrée qu'à des ressortissants nationaux, mais qu'elle le soit aussi aux étrangers qui embarquent sur un navire sous la compétence légale de l'Etat. Dans ce dernier cas, le droit japonais n'autorise pas la réadmission au Japon sans permis de débarquement pour un membre d'équipage une fois que le marin étranger a quitté le pays, sauf si ce marin est muni d'un permis de débarquement multiple.

Koweït. Un problème peut se poser si un trop grand nombre de gens de mer sont enregistrés dans le pays concerné.

Libéria. Le gouvernement réitère son désaccord au sujet de la notion d'«Etat de la nationalité» (les conventions de l'OMI font clairement obligation à l'Etat du pavillon de délivrer des attestations aux non-nationaux) et considère que le problème en question n'a pas lieu d'être couvert par l'instrument.

Nigéria. Cette obligation représente l'une des prescriptions fondamentales de la convention.

Nouvelle-Zélande. Seuls les ressortissants nationaux devraient être réadmis de droit.

Panama. Dans la mesure où la législation sur l'immigration autorise la réadmission des gens de mer, cette obligation ne pose aucun problème.

Pays-Bas. Cette solution ne posera aucun problème pour le gouvernement, mais il conviendrait, à cet égard, de garder à l'esprit sa réponse aux questions A1 b) et c).

Qatar. Ce principe devrait être retenu même s'il pose des problèmes à l'autorité émettrice. Toutefois, le pays devrait conserver le droit de ne pas délivrer ce document.

Royaume-Uni. Cette obligation ne pose aucun problème à condition que la pièce d'identité du marin perde immédiatement sa validité si les éléments sur la base desquels elle a été initialement délivrée sont révoqués.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: Il conviendrait d'observer les dispositions de la convention et de la législation nationale.

République tchèque. S'agissant de la législation nationale, l'obligation de réadmission pose un problème, car la réadmission n'est autorisée qu'à condition que le document soit encore valable et enregistré par l'autorité compétente en tant que titre de voyage.

Ukraine. Seuls les ressortissants du pays concerné doivent jouir du droit de réadmission.

ISF. Il importe naturellement que les Etats parties à cet instrument réadmettent dans leur territoire les gens de mer auxquels ils ont délivré les pièces d'identité dès lors que ces gens de mer sont des ressortissants nationaux ou des résidents permanents. Cependant, l'ISF n'est pas persuadée de la nécessité de traiter cette question dans le nouvel instrument.

Résumé du Bureau

L'obligation de réadmettre les détenteurs de la pièce d'identité des gens de mer ne pose aucun problème à de nombreux Etats dès lors que ces personnes sont des ressortissants nationaux et que la délivrance de ce document aux personnes n'entrant pas dans cette catégorie est facultative.

B4. DROIT D'ADMISSION DANS LES TERRITOIRES VISITÉS*Admission pour une permission à terre de durée temporaire*

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

Réponses affirmatives: 8. Australie, Egypte, Espagne, Etats-Unis, Myanmar, Panama, Qatar, République arabe syrienne.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); APINDO (Indonésie); KVNVR (Pays-Bas).

Organisations de travailleurs: SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie).

Réponses négatives: 47. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Equateur, Erythrée, Estonie, Finlande, France, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); ANA (Chili); INSA (Indonésie); NEF (Namibie); CMP (Panama); KVNVR (Pays-Bas).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM (France); FILT-CGIL (Italie); APOM (Panama); BNS; Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 5. Allemagne, Chili, Cuba, Grèce, Italie.

Commentaires (par exemple, nature du problème)

Allemagne. S'ils sont en possession d'un passeport valable, les marins peuvent être autorisés à pénétrer sur le territoire allemand pour une permission à terre (tant que le navire est dans

le port et dans les limites de la ville portuaire). L'obligation de visa s'applique également pour un séjour en dehors du port. Ainsi, la possession d'une pièce d'identité de marin n'équivaut pas à un droit d'admission sur le territoire. En outre, les visas d'entrée sur le territoire sont à la charge des gens de mer.

Australie. La pièce d'identité des gens de mer ne suffit pas à autoriser l'entrée du titulaire en Australie. Un passeport est également requis.

Brésil. Syndarma: L'organisation d'employeurs demande que les mesures de sécurité ne soient pas en contradiction avec les dispositions sur les pièces d'identité des gens de mer (voir art. 6 de la convention n° 108), de façon à ce que les gens de mer ne soient pas obligés de faire une demande de visa pour pénétrer sur le territoire d'un autre Etat partie à la convention.

Bulgarie. La Bulgarie est partie à la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) et à la convention n° 108, deux instruments qui autorisent l'entrée sans visa des gens de mer sur le territoire d'un Etat partie, qu'il s'agisse de permission à terre, de passage en transit vers un autre navire ou de rapatriement. La Bulgarie a également conclu un certain nombre d'accords bilatéraux qui consacrent ce principe.

Canada. Le Canada a enregistré de nombreux cas d'utilisation frauduleuse de ces pièces d'identité. Aux termes de l'article 6, paragraphe 4, de la convention n° 108 en vigueur, l'entrée des gens de mer sur le territoire n'est pas une obligation. Les personnes autorisées à se rendre sur le territoire en qualité de membres d'équipage sont tenues de quitter le pays avec le navire. Le Canada se réserve le droit d'imposer d'autres restrictions et de ne pas accorder une permission à terre dans des circonstances particulières. Cela ne pose aucun problème tant que l'article 6, paragraphe 4, de la convention s'applique.

Chili. Dans la pratique, les autorités chargées de l'immigration acceptent les pièces d'identité des gens de mer qui souhaitent avoir une permission à terre.

ANA: C'est en partie le but de la pièce d'identité.

CPC: Il existe des problèmes liés à l'Etat qui délivre la pièce d'identité.

Costa Rica. Le gouvernement indique que cette obligation ne pose pas de problèmes, mais la Direction générale de l'immigration et du statut des étrangers veille à ce que le Costa Rica impose des restrictions à l'entrée sur le territoire en fonction de la nationalité.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Espagne. Un visa peut être demandé.

Etats-Unis. La législation américaine sur l'immigration exige que les marins étrangers soient titulaires d'un visa valable, à moins que les autorités nationales compétentes n'en aient décidé autrement. En vertu de la Convention FAL de l'OMI, les membres d'équipage ne sont pas tenus d'avoir un visa pour une permission à terre. La convention n° 108 quant à elle demande à l'Etat du port d'autoriser l'entrée sur son territoire pour une permission à terre, mais elle n'exclut pas expressément l'obligation de visa. Le gouvernement est favorable au principe selon lequel la nouvelle pièce d'identité des gens de mer, y compris les identifiants biométriques, devrait soit permettre un accès électronique direct aux éléments d'information nécessaires pour lancer une procédure de demande de visa s'il y a lieu, soit contenir ces éléments. Il faut par conséquent prévoir une disposition reconnaissant que tout Etat Membre a le droit souverain de mener des investigations complémentaires, le cas échéant, pour sa propre sécurité (voir réponse à la question B2 a)).

USCIB: Cette obligation pose des problèmes. L'objet du document d'identité est de faciliter la circulation des gens de mer, mais la permission à terre ne doit pas être accordée de droit ou automatiquement, parce que tout pays a le droit souverain d'admettre ou non des personnes sur

son territoire. Il se peut que des personnes titulaires d'un visa valable se voient refuser l'entrée sur le territoire pour des questions de sécurité nationale, de santé, d'immigration, etc.

France. Il convient également de se référer à la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, qui prévoit des facilités pour les marins qui souhaitent se rendre à terre.

Armateurs de France: L'organisation d'employeurs note que cette question est importante pour les armateurs et renvoie aux commentaires de l'ISF.

Honduras. Cela est acceptable si la permission à terre est limitée à la durée du séjour du navire dans le pays.

Inde. La révision de la procédure d'identification des gens de mer a pour but de faciliter l'obtention d'un visa tout en permettant de répondre aux préoccupations en matière de sécurité.

Indonésie. INSA: L'organisation d'employeurs note que cette obligation ne pose aucun problème; elle est utile à la fois pour les gens de mer et pour les armateurs.

Italie. Des problèmes de sécurité, de la compétence du ministère de l'Intérieur, peuvent sans doute se poser.

CONFITARMA: Il est difficile d'accepter une interprétation de l'article 6 de la convention n° 108 qui n'exclurait pas expressément l'obligation de visa pour les gens de mer si les dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 sont respectées.

Legia Pesca: L'organisation ne voit pas de problèmes.

Japon. Les autorités compétentes peuvent, en vertu de la législation nationale, refuser l'entrée sur le territoire à des particuliers même s'ils sont titulaires d'une pièce d'identité de gens de mer.

Libéria. La question de l'admission pour une permission à terre de durée temporaire est capitale pour le Libéria car les gens de mer passent de longues périodes en mer, et ces permissions sont importantes pour des raisons sécuritaires, médicales, opérationnelles, récréatives et humanitaires.

Nouvelle-Zélande. Cela ne pose pas de problèmes dans la mesure où les prescriptions nationales en matière de sécurité ou d'immigration sont respectées.

Panama. La permission à terre est liée au service du navire, et les services d'immigration accordent une permission à terre en fonction du statut d'immigration du marin.

Pays-Bas. L'admission pour une permission à terre de durée temporaire n'est pas un problème tant que cette permission se limite à la ville et à ses environs.

Portugal. L'Etat qui délivre les pièces d'identité doit conserver le droit de refuser l'admission pour des raisons d'ordre, de sécurité ou de santé publics.

Qatar. La permission à terre doit être accordée conformément aux dispositions du pays en matière de sécurité.

Royaume-Uni. Cette obligation ne pose pas de problèmes pour autant que le paragraphe 4 de l'article 6 de la convention n° 108 en vigueur soit maintenu.

République arabe syrienne. En vertu de la législation nationale, un visa est nécessaire pour obtenir une permission à terre.

ISF. Cette question est primordiale pour les exploitants de navires. La pièce d'identité des gens de mer a pour principal objet d'éviter aux marins d'avoir à se procurer un visa pour une permission à terre, un passage en transit ou un rapatriement. Pour faciliter le commerce international et par souci du bien-être des gens de mer, le nouvel instrument doit conserver ce principe fondamental et tenir compte de la nature spéciale de l'emploi de marin. En principe, si un

nouvel instrument est adopté et que les gens de mer sont en possession de documents qui répondent à des critères approuvés par la communauté internationale, un visa ne devrait pas être requis pour les fins énoncées à l'article 6 de la convention n° 108. Ce principe doit être clairement indiqué dans le nouvel instrument, et les principes énoncés à l'article 6 de la convention n° 108 actuellement en vigueur doivent être maintenus à titre de dispositions minimales. On doit cependant reconnaître que l'inclusion d'une disposition expresse à l'effet que les gens de mer ne sont pas tenus d'avoir un visa pour une permission à terre risque fort d'empêcher la ratification du nouvel instrument par certains Etats du port importants. Dans ces conditions, l'ISF, quoique avec réticence, peut accepter l'interprétation selon laquelle l'article 6 de la convention n'exclut pas expressément la possibilité qu'une autorisation de permission à terre soit accordée moyennant la délivrance d'un visa, pour autant que cette formalité n'affecte pas l'obligation prévue au paragraphe 1 de l'article 6 et sous réserve de certaines conditions.

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

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

Réponses affirmatives: 28. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Finlande, Kazakhstan, Liban, Libéria, Malte, Myanmar, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pologne, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); ISF.

Organisations de travailleurs: SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); Syndicat libre des gens de mer (Roumanie).

Réponses négatives: 24. Azerbaïdjan, Chine, Danemark, Erythrée, Estonie, Etats-Unis, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Lituanie, Nicaragua, Norvège, Pérou, Philippines, Portugal, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine.

Organisation d'employeurs: NEF (Namibie).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FSNM (France); FILT-CGIL (Italie); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 8. Allemagne, Canada, Chili, Cuba, Espagne, Maurice, Namibie, Nigéria.

Commentaires

Allemagne. Voir réponse à la question B4 a).

VDR: L'organisation d'employeurs est d'accord mais émet les mêmes réserves que l'ISF.

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs souligne que les changements ne devraient pas entraîner de frais pour les marins et que l'admission d'un marin sur le territoire d'un autre Etat à des conditions autres que celles susmentionnées doit être subordonnée à la législation nationale.

Syndarma: L'organisation d'employeurs estime que l'obligation d'être en possession d'un visa est compatible, si l'instrument garantit que ce document sera délivré sans délai et gratuitement.

Bulgarie. Le principe selon lequel les visas seront délivrés sans délai et à titre gratuit aux gens de mer doit être clairement énoncé dans le nouvel instrument.

Canada. Il n'existe pas de document spécial délivré aux gens de mer qui pénètrent sur le territoire canadien en tant que visiteurs pendant leur permission à terre. La permission à terre peut être refusée dans des circonstances particulières.

CTC: Cette obligation serait tout à fait contraire aux dispositions de l'article 3.45 de la Convention FAL de l'OMI.

Chili. Dans la pratique, le Département chilien de l'immigration utilise un permis temporaire d'admission sur le territoire, délivré uniquement pour la durée du séjour dans le port.

Costa Rica. CTRN: L'organisation de travailleurs estime que cette obligation n'est pas compatible, pour la même raison que le CTC (Canada).

Cuba. Chaque pays doit pouvoir régler cette question en toute liberté.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Egypte. Un visa devrait être requis dans des circonstances particulières.

Equateur. Cela permettrait d'éviter les séjours prolongés et autres contraventions.

Estonie. Les syndicats sont contre.

Etats-Unis. Les critères pour l'obtention d'un visa aux Etats-Unis comportent des facteurs autres qui s'ajoutent à ceux requis pour la délivrance d'une pièce d'identité de gens de mer (état de santé, antécédents criminels, contrôle du profil sécuritaire), et qui sont réhabilitaires.

USCIB: La circulation des gens de mer pourrait être facilitée par l'adoption d'une procédure de dispense de visa, distincte et spécifique.

France. Les dispositions de la Convention FAL de l'OMI n'exigent pas de visa. L'expression «sans délai» doit être comprise au sens de «dans les meilleurs délais».

Armateurs de France: L'organisation d'employeurs est d'accord sous réserve des conditions indiquées à la question B4 a).

FNSM: L'organisation de travailleurs estime que cette obligation n'est pas compatible.

Grèce. Cette question fait l'objet d'une disposition de la Convention FAL de l'OMI (paragr. 3.45-3.47), que la Grèce a ratifiée. Les autorités grecques n'exigent pas de visa pour une permission à terre de durée temporaire.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs est d'accord à certaines conditions et s'associe aux commentaires de l'ISF, y compris à la proposition d'amendement de l'article 7 de l'avant-projet.

FILT-CGIL: L'organisation de travailleurs estime que cette obligation n'est pas compatible pour la même raison que le CTC (Canada) et la CTRN (Costa Rica).

Lega Pesca: L'obligation de visa est compatible, à condition que les modalités d'entrée soient clairement définies et les mêmes pour tous les pays parties à l'instrument.

Japon. L'obtention d'un visa constitue une contrainte pour le marin et ne devrait pas lui être imposée pour une permission à terre si les prescriptions relatives à l'identification des gens de mer étaient rendues plus strictes. Ainsi, la nécessité d'acquiescer un visa pour pouvoir entrer sur le territoire ne serait plus aussi impérieuse.

Libéria. Il importe que le nouvel instrument prévoit la délivrance de visas aux gens de mer dans ce cas. Les visas doivent pouvoir être délivrés sans délai et gratuitement.

Nicaragua. L'obligation d'être en possession d'un visa constituerait un recul.

Nigéria. Requies un visa ne serait pas compatible tant que cette mesure n'aurait pas été adoptée par un vote à la majorité des deux tiers à la Conférence internationale du Travail, conformément à l'article 6.1 de l'avant-projet.

Norvège. La Norvège préfère qu'il n'y ait pas d'obligation de visa en sus de la pièce d'identité. Toutefois, si certains Etats Membres veulent conserver l'option de la délivrance d'un visa, cela doit être fait conformément aux principes suggérés dans le questionnaire de l'OIT.

Panama. Le gouvernement est d'accord et renvoie au commentaire qu'il a fait au titre de la question B4 a).

Pays-Bas. L'obligation d'être en possession d'un visa est acceptable mais ce document ne doit pas être délivré gratuitement.

KVNR: L'organisation d'employeurs pense que l'obligation de visa *pourrait* être considérée comme étant compatible avec l'article 6 de la convention n° 108 pour la même raison que celle indiquée par l'ISF.

Pérou. Il ne devrait pas y avoir d'obligation supplémentaire.

Philippines. Le paragraphe 1 de l'article 6 de la convention n° 108 ne mentionne pas d'obligation et la simple demande émanant d'un marin en possession d'une pièce d'identité valable devrait suffire pour qu'il obtienne l'autorisation d'entrer sur le territoire de tout Membre. Les Membres pourraient automatiquement refuser l'entrée d'un marin pour une permission à terre temporaire en vertu du paragraphe 4 de l'article 6.

Portugal. Le visa n'est pas obligatoire au Portugal pour une permission à terre.

Royaume-Uni. Il faudrait se référer à une «autorisation d'entrer» sur un territoire plutôt qu'à un visa.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: L'organisation de travailleurs estime que l'obligation de visa est contraire aux dispositions de la Convention FAL de l'OMI.

ISF. L'ISF approuve la solution proposée, à certaines conditions. L'obligation d'obtenir un visa pourrait être considérée comme étant compatible avec l'article 6 de la convention n° 108, si le principe selon lequel les visas doivent être délivrés sans délai et à titre gratuit, à l'arrivée au port, fait l'objet d'une disposition du nouvel instrument. Celui-ci devrait également indiquer que les visas seront délivrés sans délai et à titre gratuit aux fins énoncées au paragraphe 2 de l'article 6 de la convention. L'ISF propose de modifier le texte de l'instrument proposé comme suit (ajout d'un paragraphe 2 bis à l'article 7 de l'avant-projet):

«Nonobstant les dispositions de l'article 6 de la convention, et sous réserve de toutes autres obligations internationales, les Membres ne pourront requérir l'obtention d'un visa par les porteurs d'une pièce d'identité des gens de mer que si:

- i) des visas sont délivrés à tous les porteurs de pièces d'identité de gens de mer qui requièrent une admission sur un territoire dans les cas suivants:
 - pour une permission à terre de durée temporaire;
 - pour rejoindre un navire;
 - pour passer d'un navire à un autre;
 - pour transiter par un pays pour rejoindre un navire dans un autre pays;
 - pour être rapatrié;
- sauf s'il existe de bonnes raisons de douter de la bonne foi d'un marin dans un cas particulier, comme prévu au paragraphe 4 de l'article 6;
- ii) la demande de visa, aux fins énoncées ci-dessus, peut être faite par le porteur d'une pièce d'identité de gens de mer, soit à son arrivée sur le territoire du Membre, soit immédiatement avant celle-ci;
 - iii) les visas sont accordés sans délai et à titre gratuit.»

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

Réponses affirmatives: 23. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Costa Rica, Equateur, Erythrée, Indonésie, Kazakhstan, Libéria, Myanmar, Namibie, Nouvelle-Zélande, Panama, Pologne, Qatar, République arabe syrienne, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); ISF.

Organisations de travailleurs: SPNI (Indonésie); NUNW (Namibie); APOM (Panama).

Réponses négatives: 14. Australie, Chine, Etats-Unis, France, Honduras, Inde, Japon, Liban, Lituanie, Maurice, Pérou, Portugal, Roumanie, République-Unie de Tanzanie.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Syndicat des gens de mer de Croatie (Croatie); FILT-CGIL (Italie); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 23. Allemagne, Canada, Chili, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Hongrie, Italie, Malte, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname.

Commentaires

Allemagne. Voir la réponse à la question B4 a).

VDR: L'organisation d'employeurs est d'accord, tout en émettant des réserves, et s'associe aux commentaires de l'ISF.

Australie. La solution proposée ne dispense pas de l'obligation d'avoir un passeport pour entrer sur le territoire australien. Les gens de mer admis sur le territoire australien sont censés être en possession d'un visa spécial, lorsqu'ils sont membres de l'équipage d'un navire non militaire. Ces visas sont émis automatiquement par l'effet de la loi (sans demande ni processus de décision) et à titre gratuit. Voir également la réponse à la question B4 a).

Brésil. Syndarma: L'organisation d'employeurs renvoie à ses commentaires sous la question B4 b) i).

Bulgarie. La proposition est acceptable si l'instrument contient une mention expresse des circonstances dans lesquelles un visa peut être délivré.

Canada. Il n'y a pas d'objection, si les Etats conservent le droit d'imposer une obligation de visa aux personnes qui souhaitent entrer sur le territoire en qualité de gens de mer, de même que le droit de demander et d'examiner tout document d'identité, y compris les passeports, afin de vérifier l'identité et la bonne foi du demandeur et de lui accorder ou refuser l'entrée sur le territoire.

CTC: La solution proposée va à l'encontre des dispositions de la Convention FAL de l'OMI pour ce qui est des obligations des Etats Membres.

Danemark. Association des armateurs danois: L'organisation d'employeurs s'associe aux commentaires de l'ISF.

Equateur. Cela permettrait d'éliminer tout doute éventuel.

Etats-Unis. Cela ne règle pas le problème car les critères requis pour être admis sur le territoire sont différents de ceux requis pour l'obtention d'une pièce d'identité des gens de mer, outre que le visa est émis par un consulat ou une ambassade des Etats-Unis.

USCIB: L'obligation d'obtention d'un visa doit être énoncée de façon précise dans l'instrument.

France. En tant que membre de l'Union européenne, la France doit se soumettre à l'application de l'acquis Schengen, en particulier les dispositions de la Convention de l'application de l'accord de Schengen.

Grèce. Voir commentaires en réponse à la question B4 b) i).

Honduras. Voir commentaires formulés à la question B4 b) i).

Inde. La nouvelle pièce d'identité devrait prévoir une dispense de visa et faciliter les déplacements professionnels.

Italie. CONFITARMA: L'organisation d'employeurs est d'accord à certaines conditions et s'associe aux commentaires de l'ISF.

FILT-CGIL: L'organisation de travailleurs n'est pas d'accord pour la même raison que le CTC (Canada).

Japon. Voir la réponse à la question B4 b) i).

Nigéria. Toutes les parties concernées doivent être dûment informées et s'entendre sur ce point.

Portugal. La proposition n'est pas acceptable. Des procédures différentes existent dans les Etats Membres ayant ratifié la convention n° 108 en ce qui concerne tant l'exemption possible de visa que l'autorisation relative à une permission à terre.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: L'organisation de travailleurs n'est pas d'accord pour la raison indiquée par le CTC (Canada) et la FILT-CGIL (Italie).

République tchèque. Cette mesure résoudrait les problèmes d'admission pour une permission à terre de durée temporaire, étant donné que la réglementation des Etats-Unis requiert un visa pour une permission à terre dans les ports de ce pays.

ISF. L'organisation d'employeurs peut accepter cette disposition, si les circonstances précises dans lesquelles un visa pourrait être délivré sont définies dans le nouvel instrument.

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

Réponses affirmatives: 16. Australie, Bulgarie, Canada, Costa Rica, Danemark, Etats-Unis, Honduras, Indonésie, Japon, Myanmar, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Panama, Portugal, Qatar, Fédération de Russie.

Organisations de travailleurs: FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); NUNW (Namibie).

Réponses négatives: 38. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Azerbaïdjan, Bélarus, Chine, Croatie, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Kazakhstan, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: NEF (Namibie); CMP (Panama).

Organisations de travailleurs: FILT-CGIL (Italie); APOM (Panama); Organisation indépendante des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 6. Allemagne, Chili, Cuba, Italie, Maurice, Namibie.

Commentaires (par exemple, nature du problème)

Allemagne. Se référer à la réponse à la question B4 a).

VDR: Le point de vue de cette organisation d'employeurs coïncide avec celui de l'ISF.

Australie. Le gouvernement renvoie à sa réponse à la question B4 b).

Brésil. CONTTMAF: L'organisation de travailleurs renvoie à ses commentaires à propos de la question B4 b).

Syndarma: Cette organisation d'employeurs souligne que cet aspect revêt une importance majeure pour les armateurs et renvoie à sa réponse à la question B4 b) i).

Bulgarie. Des problèmes pourraient se faire jour pour le rapatriement et/ou l'embarquement de marins originaires de certains pays.

Canada. Il n'y a pas de problème, étant entendu que les Etats ont le droit d'imposer des formalités de visa aux marins détenteurs d'une pièce d'identité des gens de mer qui souhaitent entrer sur leur territoire ou transiter par celui-ci et qu'ils ont aussi le droit de refuser cette entrée ou d'imposer d'autres restrictions.

Chili. Le fait que, dans le cadre de ce genre d'activités, un passeport soit expressément requis, notamment pour entrer sur le territoire ou en sortir, pose un problème.

Costa Rica. Le gouvernement répond par l'affirmative mais la Direction générale de l'immigration et de l'administration des étrangers répond par la négative.

Cuba. Dans ce domaine tout Etat doit rester libre de disposer comme il l'entend.

Danemark. Le marin doit avoir un visa s'il est originaire d'un pays dont les ressortissants sont tenus d'avoir un visa pour se rendre au Danemark.

Association des armateurs danois: Cette organisation a un avis qui coïncide avec celui de l'ISF.

Etats-Unis. Se référer à la réponse aux questions B4 a) et B4 b).

France. Il n'y a pas de problème, sous réserve de la réglementation de l'UE et du Membre, notamment de la possibilité de refuser l'entrée dans des cas exceptionnels.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: La capacité réelle des pouvoirs publics pose un problème.

Honduras. Se référer aux commentaires formulés en réponse à la question B4 b) i).

Italie. CONFITARMA: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue de l'ISF. Lega Pesca: Pas de problème aux yeux de cette organisation.

Japon. Le sens du mot «passer» employé à l'article 6, paragraphe 2 b), de la convention n° 108 n'est pas très explicite. Au Japon, il n'est pas accordé de permission à terre à un marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer si celui-ci n'est pas effectivement en service. Par exemple, un marin qui arrive au Japon à bord d'un avion de ligne, étant de passage au Japon pour rejoindre le bord d'un navire qui se trouve dans un autre pays, pour en repartir également par avion ou encore pour rentrer dans son pays, n'est pas considéré comme étant au bénéfice d'une permission à terre. Dans un cas comme celui-ci, l'obligation d'accorder une permission à terre constituerait un problème pour le Japon.

Nicaragua. Une telle obligation, dans les conditions évoquées, soulève un problème puisqu'elle équivaldrait à méconnaître l'objet de la pièce d'identité des gens de mer et entraînerait un délai d'attente pour le marin.

Nigéria. Une telle obligation ne posera aucun problème, dans la mesure où les Membres agiront dans le respect des conditions stipulées.

Nouvelle-Zélande. Une permission à terre est accordée pour entrer sur le territoire et en sortir à bord du même navire mais non pour rallier le bord d'un navire ou pour transiter afin de rallier le bord d'un autre navire.

Panama. Renvoie à sa réponse à la question B4 a).

Pays-Bas. Une telle obligation ne posera pas de problème, mais les passeports et visas resteront obligatoires.

Portugal. La diversité des procédures de délivrance de visa qui transparait dans les réponses à la question B4 b) ii) ci-avant pose des problèmes.

Roumanie. BNS: Cette obligation restreint la faculté de déplacement des gens de mer.

Suriname. Cette obligation ne pose aucun problème, dans la mesure où les formalités de visa pour le transit sont respectées.

ISF. Cette question revêt une importance majeure pour les armateurs. On se référera à ce titre à la réponse de l'ISF aux questions B4 a) et B4 b).

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

– *le refus d'entrée pour la permission à terre?*

Réponses affirmatives: 48. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine.

Réponses négatives: 5. Croatie, France, Pays-Bas, Fédération de Russie, Uruguay.

Autres: 7. Allemagne, Chili, Cuba, Honduras, Libéria, Nouvelle-Zélande, Suriname.

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

Réponses affirmatives: 45. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Danemark, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine.

Réponses négatives: 6. Azerbaïdjan, Croatie, France, Nicaragua, Pologne, Uruguay.

Autres: 9. Allemagne, Chili, Cuba, Egypte, Honduras, Libéria, Namibie, Nouvelle-Zélande, Suriname.

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

■ *afin de rejoindre son navire dans un autre pays;*

Réponses affirmatives: 44. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Danemark, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque.

Réponses négatives: 8. Azerbaïdjan, Croatie, Erythrée, France, Nicaragua, Pologne, Ukraine, Uruguay.

Autres: 8. Allemagne, Chili, Cuba, Egypte, Honduras, Libéria, Nouvelle-Zélande, Suriname.

■ *afin d'être rapatrié;*

Réponses affirmatives: 44. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chine, Costa Rica, Danemark, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Liban, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie.

Réponses négatives: 7. Azerbaïdjan, Croatie, Erythrée, Pologne, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Autres: 9. Allemagne, Chili, Cuba, Egypte, Honduras, Libéria, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Suriname.

– *d'autres conséquences?*

Commentaires

Algérie. Une exception serait à envisager pour les cas d'évacuation médicale pour raisons humanitaires.

Allemagne. Voir commentaires formulés à propos de la question B4 a).

VDR: Cette organisation d'employeurs fait siens les commentaires de l'ISF et appuie l'amendement à l'avant-projet.

Argentine. En cas de transit en vue du rapatriement, d'autres conséquences sont à prévoir.

Australie. D'après certaines informations recueillies par le passé, dans certains pays mais non en Australie, les marins peuvent être arrêtés ou soumis à une peine d'amende.

Azerbaïdjan. Le gouvernement répond par l'affirmative pour la première des conséquences (refus de la permission à terre) mais non pour les autres. La Confédération des syndicats répond par la négative pour toutes les conséquences, considérant que la permission à terre doit être accordée dès lors que le marin est en possession d'une pièce confirmant qu'il a un emploi à bord d'un navire, rejoint son navire, ou encore est en transit pour rejoindre son navire.

Brésil. CONTTMAF: Cette organisation de travailleurs ne prend pas parti mais considère que, pour des raisons de sécurité, un marin qui n'est pas en possession d'une pièce d'identité ne devrait pas obtenir de permission à terre. Dans de tels cas, l'autorité compétente devrait suivre une certaine procédure pour déterminer si le marin est qualifié pour exercer ses fonctions et, au besoin, organiser son rapatriement ou l'autoriser à rester à bord.

Syndarma: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue de l'ISF.

Canada. Le gouvernement évoque la possibilité d'un débarquement du marin et de sa mise en détention.

Chili. Dans le cas où le marin ne serait pas en mesure de produire une pièce d'identité valable, sa qualité devrait pouvoir être vérifiée auprès de l'autorité supposée avoir délivré cette pièce. Pour ce qui est de son identification, l'intéressé pourrait être soumis aux procédures d'identification des autorités compétentes en matière d'immigration.

ANA: Cette organisation d'employeurs répond par la négative à toutes les possibilités envisagées. Le marin pourrait être en possession d'autres documents, tels qu'un passeport revêtu d'un visa, si nécessaire.

CPC: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative à toutes les possibilités évoquées et ajoute que le marin ne serait pas autorisé à se rendre à terre, sauf dans le cas où il ferait l'objet d'une mesure d'expulsion immédiate pour défaut de pièce d'identité valable.

Cuba. Les mesures suggérées pourraient être contraires au droit interne.

Danemark. Association des armateurs danois: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue de l'ISF.

Egypte. Le consulat du pays ayant délivré la pièce d'identité devrait pouvoir en prolonger la durée de validité de six mois, conformément à la législation nationale.

Etats-Unis. Pour le gouvernement, on peut présumer que le marin qui n'est pas en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valide n'est probablement pas non plus en mesure d'obtenir un visa ou de produire un passeport valable. Sans l'une de ces pièces, l'entrée sur le territoire est exclue.

USCIB: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences envisagées.

Finlande. Une réponse affirmative à la question B4 d) est sujette à la condition que d'autres documents (par exemple un passeport national) ne puissent être présentés en lieu et place.

France. L'instrument devrait laisser cet aspect à l'appréciation de chacun des Etats, sous réserve de la possibilité pour le marin de produire d'autres documents, notamment son passeport.

FNSM: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour toutes les éventualités.

Armateurs de France: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue exprimé par l'ISF à ce propos.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Ces organisations de travailleurs font observer que, si la pièce d'identité est obligatoire, le marin doit être en mesure de la produire.

Honduras. Le gouvernement renvoie à ses commentaires à propos de la question B4 b) i).

Hongrie. Le gouvernement répond par l'affirmative pour toutes les conséquences envisagées, qui sont les mêmes que dans le cas d'une pièce d'identité non valide.

Inde. Une personne qui ne serait pas en possession d'une pièce d'identité des gens de mer ne serait pas reconnue en cette qualité.

Indonésie. APINDO: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative pour ce qui est de la première conséquence (refus de la permission à terre) mais par la négative pour les autres.

INSA: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences envisagées et mentionne la possibilité d'une mise en détention par les autorités locales.

SPNI: Cette organisation de travailleurs répond par la négative pour toutes les conséquences.

Italie. CONFITARMA: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue de l'ISF, notamment en ce qui concerne l'amendement à l'article 7 du projet préliminaire.

FILT-CGIL: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences.

Lega Pesca: Cette organisation de travailleurs fait valoir que, dès lors que l'identité du travailleur est confirmée, le transit doit être autorisé.

Libéria. Le gouvernement estime que la réponse en ce qui concerne les conséquences du défaut de pièce d'identité valide dépend de la politique de l'Etat du port concerné. Il considère que le nouvel instrument devrait être muet quant aux conséquences auxquelles serait exposé un marin qui ne serait pas en possession d'une pièce d'identité, si ce n'est pour dire que l'Etat du port ne devrait pas pour autant immobiliser le navire en invoquant pour cela ses dispositions relatives au contrôle.

Namibie. NEF: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences évoquées dans le cas où le marin ne serait pas en possession d'un visa ou d'un passeport valable pour entrer sur le territoire du pays concerné.

NUNW: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour le premier point (refus de la permission à terre) mais par la négative pour les autres.

Nicaragua. La permission à terre est refusée dès lors que le marin n'est en possession ni d'une pièce d'identité des gens de mer ni d'un passeport valable. S'agissant des deuxième et troisième conséquences, il serait nécessaire de prendre des dispositions pour vérifier les raisons du transfert du marin sur un autre navire.

Nouvelle-Zélande. Si l'identité du marin ne peut être vérifiée, l'Etat Membre ne doit aucunement être tenu de lui accorder une permission à terre ou une autorisation de transit pour gagner le bord d'un autre navire. On devrait laisser à l'appréciation de chacun des Etats de décider de la conduite à tenir dans une telle situation.

Panama. S'agissant du transit en vue de rejoindre le bord d'un autre navire ou d'être rapatrié, la pièce d'identité des gens de mer ne doit pas être confondue avec un passeport. Si cette pièce d'identité n'est pas valide, le marin devra prendre toutes dispositions utiles vis-à-vis de l'autorité qui l'a délivrée, et il appartiendra à l'armateur de remplacer ce marin par un autre qui sera, lui, en possession d'une pièce d'identité valable.

CMP: Il conviendrait qu'en cas de pièce d'identité non valide l'organisation d'employeurs exige que le marin soit en possession d'un visa de transit.

APOM: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences envisagées.

Pays-Bas. Le gouvernement répond par l'affirmative pour les possibilités envisagées sous la question B4 d), sous réserve que le marin ne soit pas en possession d'un passeport valable et ne satisfasse pas aux autres conditions d'admission dans le pays.

KVNR: Cette organisation d'employeurs se rallie au point de vue de l'ISF, y compris en ce qui concerne l'amendement au projet préliminaire.

Philippines. Le refoulement pour raisons de sécurité est évoqué comme une conséquence possible.

Portugal. Dans le cas où le terme de validité de la pièce d'identité serait échu, il conviendrait d'obtenir de la mission diplomatique du pays dont son détenteur est ressortissant la prorogation de cette durée de validité ou la délivrance d'une nouvelle pièce.

Roumanie. Association des armateurs de Roumanie: Cette organisation d'employeurs répond par l'affirmative pour la première des conséquences évoquées (refus de la permission à terre).

BNS: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour toutes les conséquences.

Syndicat libre des gens de mer: Cette organisation de travailleurs répond par principe oui pour toutes les conséquences, mais suggère que, pour une période de transition, le fait de ne pas être en possession d'une pièce d'identité valide délivrée conformément au nouvel instrument devrait n'avoir aucune conséquence.

Royaume-Uni. Pour le gouvernement, toutes les conséquences envisagées ici doivent être possibles si le marin n'est pas en possession d'une autre pièce d'identité satisfaisante. Toute tentative de débarquement sans possession d'une pièce d'identité des gens de mer valide ou de toute autre pièce satisfaisante exposerait son auteur à une peine d'amende.

Fédération de Russie. Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes: Cette organisation répond par l'affirmative pour chacune des conséquences envisagées.

Suriname. Sur ce point, chaque Etat Membre devrait être libre d'agir conformément à sa législation nationale. L'entrée sur le territoire ou le transit devrait être accordé, si nécessaire, et ni cette admission ni ce transit ne devront être considérés comme illégaux.

République arabe syrienne. Si le marin n'est pas en possession de la pièce d'identité des gens de mer, les conséquences envisagées ici doivent être admises.

République-Unie de Tanzanie. La détention du marin par les autorités compétentes le temps de la vérification de son identité peut être une des conséquences possibles.

Uruguay. Le gouvernement répond par la négative pour toutes les conséquences envisagées. De son point de vue, c'est auprès de l'autorité ayant délivré la pièce d'identité qu'il convient de vérifier que l'intéressé a effectivement la qualité de marin.

ISF. Les conséquences auxquelles s'exposerait un marin qui ne serait pas en possession d'une pièce d'identité valide dans un port étranger relèvent de la politique de l'Etat du port et dépendent de l'adhésion de cet Etat à la partie pertinente de la Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (FAL). Si, selon la nationalité du marin, il n'est pas requis normalement de visa, la permission de débarquer et le passage en transit doivent assurément être autorisés. Le même principe devrait s'appliquer dans le cas où le marin est détenteur de visas valides. Par principe, il serait souhaitable que tout marin possède une pièce d'identité

conforme au nouvel instrument. Mais certains pays choisissent peut-être de ne pas adhérer à ce nouvel instrument. L'Etat du port doit rester maître d'autoriser, en l'absence de documents prescrits, l'entrée sur le territoire au vu du seul passeport, revêtu ou non d'un visa, selon que la nationalité du marin concerné l'exige. L'Etat du port devrait aussi avoir la possibilité de délivrer des autorisations d'entrée aux marins en possession d'une pièce d'identité délivrée conformément à la convention actuellement en vigueur. Enfin, même si l'Etat du port reste maître de refuser l'entrée sur le territoire à des marins qui ne seraient pas en possession d'une pièce d'identité des gens de mer, le nouvel instrument devrait stipuler clairement que la non-possession d'une telle pièce ne doit pas être, pour l'Etat du port, un motif de mise en détention. Il est suggéré d'inclure dans le futur instrument, éventuellement en tant qu'avant-dernier paragraphe de l'article 7, la phrase suivante: *«Le fait, pour un marin embarqué sur un navire touchant le territoire d'un Membre de ne pas être en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valide délivrée conformément aux dispositions du présent protocole ne doit pas être conçu en soi comme une lacune ayant une incidence sur la sécurité du navire ou l'intégrité physique de son équipage ni, en aucune manière, comme un motif, pour l'Etat du port, de placer l'intéressé en détention pour contrôle d'identité.»*

Résumé du Bureau

Pour la majorité des Etats, l'obligation d'accorder la permission à terre à tout détenteur d'une pièce d'identité ne pose apparemment pas de problème. Quelques Etats exigeraient concurremment un passeport et maintiendraient des formalités d'obtention d'un visa, lesquelles pourraient être rendues plus faciles si les informations à donner pour cela devenaient accessibles par la pièce d'identité.

A une faible majorité, les réponses indiquent que la délivrance immédiate et à titre gratuit, sur demande de l'intéressé à l'arrivée au port, d'un visa aux fins de la permission à terre suffirait pour satisfaire à l'article 6, paragraphe 4, de la convention n° 108. Certains pays sont d'avis contraire, considérant que l'octroi d'une permission à terre ne doit pas être soumis à des formalités de visa. Quelques-uns font valoir qu'il est demandé pour les formalités de visa plus d'informations que ce qui est accessible par la pièce d'identité. Il a été suggéré de parler d'«autorisation d'entrée» en ce cas plutôt que de «visa d'entrée». Pour quelques Etats, il ne suffirait pas de s'entendre sur le point que l'octroi sans délai d'une permission à terre au terme d'une procédure de délivrance d'un «visa» ou d'une «autorisation d'entrée» est compatible avec l'article 6, paragraphe 8, de la convention n° 108 pour que les problèmes évoqués sous la question B4 a) soient résolus.

Beaucoup de pays, sans soulever de problèmes, souhaitent néanmoins conserver le droit en dernier ressort de refuser dans certains cas l'admission aux fins qui ont été stipulées – transit, ralliement d'un port ou rapatriement.

Dans le cas où le marin ne serait pas en possession d'une pièce d'identité valide, la plupart des Etats refuseraient la permission à terre, l'entrée sur le territoire pour un embarquement ou pour un transfert sur un autre navire, le transit pour un embarquement dans un autre pays et le transit pour rapatriement.

B5. DROIT GÉNÉRAL À LA RECONNAISSANCE DE LA PIÈCE D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

Qu. B5 *Le nouvel instrument devrait poser expressément le principe général selon lequel les autorités de l'Etat du port doivent accepter que les titulaires de pièces d'identité des gens de mer valides délivrées par les autres parties au nouvel instrument exercent véritablement la profession de marin, à moins qu'il existe de solides raisons de douter de leur bonne foi dans des cas particuliers (voir avant-projet, article 7.1).*

Réponses affirmatives: 56. Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); ANA (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); CMP (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (France); SNPI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Canada, Finlande, Nouvelle-Zélande.

Autres: 2. Cuba, Nigéria.

Commentaires

Allemagne. VDR: Cette organisation d'employeurs est d'accord et s'associe au point de vue formulé par l'ISF.

Australie. Le gouvernement considère que le principal sinon le seul et unique objet de la pièce d'identité des gens de mer est d'«attester que son détenteur exerce véritablement la profession de marin». Pour que l'Etat du port accepte un tel document, une procédure rigoureuse doit être mise en place pour garantir le bien-fondé de cette prétention. De la même manière, il doit pouvoir être établi que le détenteur de la pièce d'identité est effectivement membre de bonne foi d'un équipage spécifique. La pièce d'identité envisagée dans le cadre du questionnaire du BIT n'apporterait qu'une preuve de l'identité et non la preuve du statut. En *Australie*, un tel document ne garantirait pas à lui seul l'admission de son détenteur sur le territoire. Le marin sera toujours tenu d'avoir un passeport.

Brésil. CONTTMAF: Le principe de l'acceptation implicite de la bonne foi doit être maintenu, sauf en cas d'irrégularité patente.

Syndarma: Cette organisation d'employeurs est d'accord, sous réserve des conditions stipulées sous B4 b) i) et B4 d).

Canada. Chaque Etat doit être laissé libre d'apprécier l'opportunité de soumettre les détenteurs de telles pièces à un contrôle en vue de déterminer s'ils sont véritablement des marins. C'est à la personne qui demande l'accès de fournir aux autorités des éléments suffisants pour convaincre celles-ci de son identité et du bien-fondé de sa demande. Chaque Etat doit également être à même de tenir compte des cas dans lesquels la validité de documents délivrés par un certain Etat aurait été sujette à caution (par exemple, en cas de procédures de délivrance ne présentant pas toutes les garanties de sûreté). Le droit de soumettre les détenteurs de pièces d'identité des gens de mer à un contrôle devrait être énoncé dans l'article 7, paragraphe 1, de l'avant-projet.

CTC: Il s'agit là de la procédure normale de reconnaissance des divers certificats et documents que le commandant d'un navire est tenu de produire et de tous les brevets de capacité dont les gens de mer sont tenus de justifier.

Chili. Le gouvernement est d'accord pour ce qui est des règles concernant la vérification du statut du marin aux fins de la sécurité du navire.

Cuba. Cet aspect doit être régi conformément au droit national.

Danemark. Association des armateurs danois: Le point de vue de cette organisation coïncide avec celui de l'ISF.

Equateur. Tout Etat Membre qui ratifie cet instrument doit accepter d'en appliquer rigoureusement toutes les dispositions.

Etats-Unis. Le gouvernement rappelle que sa législation sur l'immigration ne reconnaît pas aux gens de mer un statut spécial et ne les dispense pas des formalités de visa. Sa réponse postule que les Etats Membres reconnaissent la pièce d'identité qui aura été adoptée et que tout autre document régulièrement délivré puisse être considéré comme non valide si les procédures de contrôle n'ont pas été rigoureusement respectées. Cette conception est conforme à l'acceptation, par les Etats-Unis, des pièces officielles délivrées conformément à la Convention STCW et à d'autres instruments de l'OMI comme faisant foi sauf preuve contraire.

Finlande. L'inclusion de cette disposition n'est pas nécessaire.

Honduras. Le gouvernement est d'accord, et il précise qu'en cas de doute les données peuvent être vérifiées.

Inde. L'incorporation de ce principe parera à toute mesure unilatérale de la part d'un Etat Membre.

Italie. CONFITARMA: Cette organisation d'employeurs se rallie, pour l'essentiel, au point de vue de l'ISF: l'article 7, paragraphe 1, du projet préliminaire est acceptable d'une manière générale; il conviendrait néanmoins de tenir compte des avis exprimés en réponse aux questions B4 a), B4 b) et B4 c).

FILT-CGIL: Cette organisation de travailleurs répond par l'affirmative pour les mêmes raisons que celles indiquées par le CTC (Canada).

Lega Pesca: Cette organisation répond par la négative, considérant que, dans cette éventualité, le refus n'est pas justifié, sauf s'il est avéré que l'intéressé a des antécédents judiciaires dans le pays considéré.

Japon. Etant donné que la pièce d'identité des gens de mer a pour but d'attester de la qualité de son détenteur, il n'y a pas lieu d'émettre une règle formelle énonçant ce principe

puisque celui-ci est inhérent à la nature même de la pièce délivrée. Considérant que des principes généraux de cet ordre ne vont pas, d'une manière générale, à l'encontre de l'article 6, paragraphe 4, de la convention n° 108, le Japon ne voit pas d'objection à cette proposition.

Nouvelle-Zélande. S'il y a le moindre doute quant à la validité de la pièce dont le marin est en possession ou quant aux intentions véritables de celui-ci, les autorités portuaires doivent avoir la possibilité d'approfondir leurs investigations avant d'accepter le document pour ce qu'il vaut.

Royaume-Uni. Le gouvernement répond par l'affirmative pourvu qu'il soit entendu que les «solides raisons de douter» soient définies par l'Etat du port et que l'on tienne compte de l'article 6, paragraphe 4, de la convention en vigueur.

Suriname. Syndicat des travailleurs progressistes: Il existe des dispositions similaires relatives à la reconnaissance des brevets de capacité des marins et des diverses pièces officielles concernant le navire.

ISF. L'article 7, paragraphe 1, de l'avant-projet est acceptable dans ses grandes lignes. Il conviendrait néanmoins de tenir compte des avis exprimés en réponse aux questions B4 a), B4 b) et B4 c). En particulier, pour les raisons exposées en réponse à la question B4 b), il conviendrait d'ajouter à l'article 7 de l'avant-projet un texte précisant l'obligation de l'Etat du port de délivrer une permission à terre aux marins en possession de documents d'identité valides.

Résumé du Bureau

D'une manière générale, les Etats conviennent que les autorités de l'Etat du port doivent accepter que les détenteurs de pièces d'identité des gens de mer valides exercent véritablement la profession de marin. Cependant, quelques pays font valoir que l'Etat du port doit rester libre de contrôler les détenteurs, notamment lorsqu'il existe des raisons de douter de la bonne foi de l'un d'eux. Certains Etats souhaiteraient que le marin soit en outre tenu de fournir la preuve de son embarquement.

C. Forme du nouvel instrument (protocole ou nouvelle convention?) et relation de ce nouvel instrument avec la convention n° 108

Actuellement, le nouvel instrument est conçu comme un protocole à la convention n° 108. Toutefois, il pourrait être jugé préférable qu'il prenne la forme d'une convention portant révision de la convention n° 108, ce qui entraînerait la dénonciation de plein droit de cette dernière lors de l'entrée en vigueur du nouvel instrument pour chaque Membre concerné. La décision dépendra dans une large mesure de la question de savoir si les parties à la convention n° 108 doivent ou non être libérées de certaines obligations.

Commentaires

Australie. Il faudrait adopter, non un protocole, mais une nouvelle convention qui porterait révision de la convention n° 108. Celle-ci cesserait d'être ouverte à la ratification dès l'entrée en vigueur du nouvel instrument. L'adoption d'une nouvelle convention fera ressortir que les normes ont changé. Il serait peut-être opportun aussi d'examiner si le préambule du nouvel instrument doit expliquer les raisons de la révision, à savoir la nécessité de renforcer la sécurité maritime.

Le Libéria et l'ISF se sont eux aussi déclarés favorables à l'adoption d'une nouvelle convention.

C1. OBLIGATION DE DÉLIVRER DES PIÈCES D'IDENTITÉ AUX GENS DE MER

A condition que le nouvel instrument impose, pour la délivrance de la pièce d'identité, des conditions incluant toutes les prescriptions de la convention n° 108, la pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément au nouvel instrument constituerait également un document aux fins de la convention n° 108, celle-ci laissant à chaque Membre le soin de décider de la forme et de la teneur exactes de la pièce d'identité et de prescrire éventuellement l'inscription de renseignements complémentaires (article 4, paragraphes 6 et 7).

Le nouvel instrument devrait notamment intégrer les dispositions de la convention n° 108 concernant l'établissement de la pièce d'identité dans une matière résistante, sa présentation de telle manière que toute modification soit aisément discernable, ainsi que son contenu (voir avant-projet, articles 4.1 et 4.4). **Qu. C1**

Réponses affirmatives: 59. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, Egypte, Equateur, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Maurice, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); Association nationale des armateurs, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Chambre maritime du Panama (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); CGT, SNPOMM, UGICT.CGT, CFE.CGC (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Autres: 2. Allemagne, Cuba.

Commentaires

Allemagne. VDR: Voir les commentaires de l'ISF.

Australie. Le nouvel instrument devrait reprendre les dispositions fondamentales de la convention n° 108 afin de permettre aux parties à ladite convention de délivrer sans retard une nouvelle pièce d'identité aux gens de mer.

Bésil. CONTTMAF: Oui, pour garantir la sécurité.

Syndarma: Oui. Toutefois, il semble inutile de reprendre les prescriptions dans le protocole car elles sont clairement exposées à l'article 1 de la convention n° 108.

Danemark. Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Equateur. Cette solution permettrait une utilisation facile et le document pourrait être adapté en fonction des changements ultérieurs.

Etats-Unis. USCIB: Oui, sous réserve que le nouvel instrument soit une convention autonome, non liée aux prescriptions de la convention n° 108, laquelle a été adoptée à une époque différente. En outre, les interprétations de la convention n° 108 ne devraient pas être jugées applicables au nouvel instrument.

France. Voir les commentaires précédents du gouvernement sur cette question.

Grèce. L'actuel document d'identité des marins grecs pourrait continuer à être utilisé pour l'identification, avec les améliorations en matière de sécurité indiquées à l'annexe A du questionnaire.

Honduras. C'est la meilleure solution pour la préservation du document.

Inde. Cette prescription pourrait être adoptée si une nouvelle convention est élaborée.

Italie. CONFITARMA: Oui. Voir aussi les commentaires de l'ISF.

Lega Pesca: Oui.

Nigéria. Oui, afin d'éviter la falsification des pièces d'identité.

Nouvelle-Zélande. Toute nouvelle pièce d'identité éventuellement adoptée pour les gens de mer devra être conçue de manière à rendre les altérations faciles à détecter.

ISF. Les questions soulevées dans cette proposition sont importantes mais il n'y aura vraisemblablement lieu de les intégrer que si l'on décide d'élaborer une nouvelle convention, car elles sont déjà couvertes par l'article 1 de la convention actuelle.

Résumé du Bureau

Le nouvel instrument devrait intégrer les dispositions de la convention n° 108 qui concernent la matière utilisée et la capacité de détecter toute altération.

C2. OBLIGATION D'ACCEPTER LES PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER DÉLIVRÉES PAR D'AUTRES MEMBRES AYANT RATIFIÉ L'INSTRUMENT

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

Réponses affirmatives: 41. Albanie, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Canada, Chili, Costa Rica, Egypte, Erythrée, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Koweït, Liban, Malte, Myanmar, Namibie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, République arabe syrienne, République tchèque, Uruguay.

Organisations d'employeurs: CPC (Chili); USCIB (Etats-Unis); APINDO (Indonésie); NEF (Namibie); Chambre maritime du Panama (Panama).

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 15. Algérie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Chine, Croatie, Equateur, Inde, Kazakhstan, Lituanie, Pologne, Qatar, Fédération de Russie, Suriname, République-Unie de Tanzanie, Ukraine.

Organisations d'employeurs: Syndarma (Brésil); Association nationale des armateurs (Chili); INSA (Indonésie); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie).

Organisations de travailleurs: CONTTMAF (Brésil); NUNW (Namibie); Fédération des syndicats de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie).

Autres: 5. Allemagne, Cuba, Danemark, Libéria, Maurice.

Commentaires

Allemagne. VDR: Voir les commentaires de l'ISF.

Australie. Oui, à condition de prévoir une période de transition.

Brésil. CONTTMAF: Cela nuirait à la normalisation, rendrait difficile la reconnaissance du document par les autorités et serait cause d'insécurité.

Syndarma: Certains pays pourraient ne pas ratifier le protocole mais rester parties à la convention. Les documents délivrés conformément aux dispositions de celle-ci devraient être acceptés au moins pendant une période déterminée après l'entrée en vigueur du protocole.

Bulgarie. Les pièces d'identité délivrées conformément aux dispositions de l'actuelle convention devraient continuer à être acceptées, du moins pendant une période déterminée.

Canada. Il est difficile de déterminer qu'un document a été délivré conformément aux dispositions d'une convention en vigueur.

CTC: Le nouvel instrument devrait être une convention et non un protocole.

Chili. Les Membres qui ratifient le nouvel instrument devront l'appliquer et reconnaître mutuellement les documents qu'ils auront délivrés. Quant aux Etats qui ne sont pas parties à l'instrument, chaque administration (Etat du port) devra être libérée de l'obligation de reconnaître ces documents.

Costa Rica. C'est une solution rationnelle. Toutefois, la Direction générale de l'immigration et des étrangers n'est pas d'accord.

CTRN: Le nouvel instrument devrait être une convention et non un protocole.

Croatie. Les pièces d'identité actuelles devraient continuer à être acceptées aussi longtemps qu'elles sont valides. Toute pièce d'identité délivrée après l'adoption du nouvel instrument devrait être conforme à ce dernier.

Danemark. Le but, qui est de disposer d'une nouvelle pièce d'identité qui soit fiable, risque de ne pas être atteint si une partie à la convention n° 108 ayant ratifié le nouvel instrument doit continuer à reconnaître et accepter les documents délivrés aux gens de mer conformément aux dispositions de l'ancienne convention. Toutefois, les nouvelles parties à la convention n° 108, ainsi que les parties auxquelles le nouvel instrument pose des problèmes, peuvent souhaiter que les documents qu'elles ont délivrés conformément aux dispositions de la convention n° 108 restent valables en tant que titres de voyage. Le nouvel instrument devrait comprendre des dispositions permettant d'accepter, pendant une période limitée après son adoption, à la fois les nouvelles pièces d'identité et les anciennes.

Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Estonie. Les partenaires sociaux ne sont pas d'accord.

Etats-Unis. Seuls les documents délivrés conformément aux dispositions du nouvel instrument devraient être acceptés après une date précisée dans l'instrument qui laisserait un délai raisonnable pour le remplacement des anciennes pièces d'identité. Toutefois, la possession d'un document valable ne saurait enlever aux Etats Membres leur droit d'appliquer leur législation en matière d'immigration et de douane.

France. Cette disposition semble nécessaire.

Armateurs de France: Voir les commentaires de l'ISF.

Grèce. Il faudrait tenir compte des obligations de la Convention de Schengen. En outre, conformément à une décision des Nations Unies, beaucoup de pays, dont la Grèce, ne reconnaissent pas les documents de voyage de la République populaire démocratique de Corée. Au niveau national, conformément au principe de la réciprocité, la Grèce ne reconnaît pas les documents d'identité des gens de mer de certains autres pays, par exemple la République arabe syrienne.

Hongrie. Les pièces d'identité délivrées conformément aux dispositions de la convention n° 108 ne devraient être acceptées que pendant une période de transition.

Inde. La convention n° 108 devrait rester en vigueur durant la période transitoire.

Italie. CONFITARMA: Voir, pour l'essentiel, les commentaires de l'ISF.

FILT-CGIL: Le nouvel instrument devrait être une convention et non un protocole.

Lega Pesca: Oui.

Kazakhstan. Le remplacement des pièces d'identité des gens de mer devrait prendre au moins cinq ans.

Libéria. Il faudrait adopter des mesures d'incitation vigoureuses afin d'encourager tous les Etats à ratifier le nouvel instrument, de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de faire référence à la convention n° 108.

Nigéria. L'uniformité est nécessaire.

Norvège. Des dispositions transitoires appropriées devraient être adoptées afin de prévenir les problèmes.

Royaume-Uni. Oui sur le principe. Des dispositions transitoires devraient être prévues.

Suriname. Il faudrait trouver les moyens d'inciter les Etats qui ne sont pas parties à adapter leurs documents et procédures aux prescriptions du nouvel instrument. Une assistance techni-

que et financière devrait pouvoir être obtenue facilement et les problèmes nationaux devraient être dûment pris en considération.

Syndicat des travailleurs progressistes: Le nouvel instrument devrait être une convention et non un protocole.

Ukraine. Il faudrait prévoir une période de transition suffisante.

ISF. L'ISF n'a pas d'avis bien arrêté à ce sujet. Certains pays pourraient ne pas ratifier le nouvel instrument tout en restant parties à la convention n° 108. Dans l'idéal, les documents délivrés conformément aux dispositions de cette convention devraient continuer à être acceptés, du moins pendant une période de transition déterminée. Dans la pratique, toutefois, l'obligation d'accepter des pièces d'identité délivrées conformément aux dispositions de la convention n° 108 risque d'être purement théorique, étant donné que cette convention n'interdit pas expressément aux Membres d'exiger un visa. Comme l'indique l'ISF dans sa réponse à la question B4 b), le prix à payer pour encourager la ratification de la convention et du nouvel instrument pourrait être de ne faciliter l'entrée que des marins qui possèdent une pièce d'identité délivrée conformément aux dispositions de l'instrument. En l'absence des documents requis, les Etats du port pourront ou non autoriser l'entrée sur la base du passeport, avec ou sans visa. Ils auront aussi la possibilité de laisser entrer des gens de mer détenteurs de pièces d'identité délivrées conformément aux dispositions de l'actuelle convention.

Dans l'intérêt d'une entrée en vigueur rapide du nouveau système sur une base universelle et compte tenu du délai souvent nécessaire pour les procédures nationales de ratification, le nouvel instrument pourrait encourager les parties à accepter les pièces d'identité délivrées par les parties à la convention n° 108, en attendant la ratification du nouvel instrument, lorsque les conditions posées par celui-ci sont remplies (voir avant-projet, article 7.2). **Qu. C2 b)**

Réponses affirmatives: 51. Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Libéria, Lituanie, Malte, Myanmar, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suriname, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Ukraine, Uruguay.

Organisations d'employeurs: VDR (Allemagne); Syndarma (Brésil); Association nationale des armateurs, CPC (Chili); Association des armateurs danois (Danemark); USCIB (Etats-Unis); Armateurs de France (France); APINDO, INSA (Indonésie); CONFITARMA (Italie); NEF (Namibie); Chambre maritime du Panama (Panama); Association des armateurs de Roumanie (Roumanie); ISF.

Organisations de travailleurs: CTC (Canada); CTRN (Costa Rica); Union des gens de mer de Croatie (Croatie); CGT, SNPOMM, UGICT.CGT, CFE.CGT (France); SPNI (Indonésie); FILT-CGIL (Italie); NUNW (Namibie); APOM (Panama); BNS, Syndicat libre des gens de mer (Roumanie); Fédération des syndicats

de travailleurs des transports maritimes (Fédération de Russie); Syndicat des travailleurs progressistes (Suriname).

Réponses négatives: 3. Argentine, Canada, Guatemala.

Organisation de travailleurs: CONTTMAF (Brésil).

Autres: 7. Allemagne, Cuba, Danemark, Erythrée, Grèce, Maurice, Namibie.

Commentaires

Allemagne. VDR: Voir les commentaires de l'ISF.

Australie. L'Australie n'a pas ratifié la convention n° 108 mais reconnaît les pièces d'identité délivrées à des marins étrangers conformément aux dispositions de cette convention. Cela restera le cas mais, bientôt, l'Australie demandera aussi à tous les marins de présenter un passeport.

Brésil. CONTTMAF: Voir réponse à la question C2 a).

Syndarma: Cette mesure est nécessaire pour assurer une transition sans heurt.

Canada. Cette formule serait source de confusion et réduirait les améliorations apportées par la nouvelle pièce d'identité. Il pourrait y avoir une période d'option mais les Etats ne devraient en aucun cas être tenus d'accepter les anciennes pièces d'identité. En tout état de cause, ils doivent avoir le droit de questionner les détenteurs de pièces d'identité et exiger qu'ils aient un visa.

CTC: Oui, sous réserve que cette acceptation soit réciproque et que l'Etat concerné applique pleinement les nouvelles dispositions et se soit engagé à ratifier l'instrument révisé.

Costa Rica. Oui, selon le principe de la réciprocité internationale.

Danemark. Cela semble être un bon moyen d'accélérer la diffusion de la nouvelle pièce d'identité, notamment dans le cas des pays où les procédures parlementaires risquent de retarder la ratification du nouvel instrument. Toutefois, cette disposition pourrait réduire la probabilité d'une large ratification du nouvel instrument si, par des accords, les pays peuvent obtenir que leurs pièces d'identité soient largement reconnues, conformément aux dispositions du nouvel instrument, sans ratifier ce dernier.

Association des armateurs danois: Voir les commentaires de l'ISF.

Equateur. Cette solution pourrait être adoptée temporairement en vue d'accélérer l'application du nouvel instrument.

Estonie. Les partenaires sociaux ne sont pas d'accord.

Etats-Unis. Voir la réponse à la question C2 a).

USCIB: La convention n° 108 est une norme moins détaillée, adoptée à une époque différente. Toutefois, un pays ratifiant pourrait accepter les nouvelles cartes délivrées conformément aux dispositions de l'instrument, que celui-ci ait été ou non ratifié.

France. Cette possibilité devrait être limitée dans le temps.

Grèce. Le gouvernement reste neutre. L'acceptation de la pièce d'identité des gens de mer avant la ratification du nouvel instrument pourrait créer, sur le fond et sur la forme, des problèmes d'application en raison des spécificités nationales.

Honduras. Oui, étant entendu que cette solution est une mesure temporaire.

Inde. Cette solution est nécessaire durant la période transitoire.

Italie. CONFITARMA: Cette mesure semblerait nécessaire pour la transition.
FILT-CGIL: Oui, pour la même raison que celle indiquée par le CTC (Canada).
Lega Pesca: Oui.

Libéria. Voir la réponse à la question C2 a).

Nouvelle-Zélande. Oui, à condition que les Etats Membres aient préalablement ratifié la convention n° 108.

Portugal. Il faut prévoir une période de transition.

ISF. Cette mesure semblerait nécessaire pour assurer une transition sans heurt.

Résumé du Bureau

Selon la majorité des réponses, les Etats qui ratifient le nouvel instrument devraient être libérés de leur obligation de reconnaître les pièces d'identité délivrées conformément aux dispositions de la convention n° 108. Toutefois, beaucoup de réponses soulignent qu'il faudrait prévoir une période de transition raisonnable. Cela irait dans le sens de l'opinion exprimée par quelques Etats Membres qui souhaiteraient que l'instrument soit une convention.

La plupart des Etats sont favorables à ce que les documents délivrés conformément aux dispositions de la convention n° 108 continuent à être acceptés pendant une période limitée.

D. Autres suggestions ou commentaires

Australie. Il faudrait prévoir, dans le nouvel instrument, une disposition qui oblige les gens de mer à produire un passeport en plus du document d'identité pour gens de mer. Le passeport fournirait les données d'identification nationales appropriées, à la différence du document d'identité qui, lui, permettrait plutôt d'établir la qualité de marin du détenteur. Ce document ne devrait pas être essentiel pour les gens de mer. La disposition de l'article 2, paragraphe 1, de la convention n° 108 (qui permet de délivrer un passeport indiquant que le détenteur exerce bien la profession de marin en lieu et place d'un document d'identité pour gens de mer) ne convient pas à l'Australie, car: a) elle n'est applicable qu'à certaines catégories de gens de mer (alors que le passeport est obligatoire pour tous les gens de mer australiens); et b) l'indication de la profession dans les passeports australiens est facultative (de toute façon, elle ne permet pas de dire si le détenteur travaille encore comme marin ou pas). Pour ce qui est de l'application du nouvel instrument, il faudrait penser à y inclure une disposition prévoyant des sanctions ou un contrôle qui permettrait à l'Etat du port de prendre des mesures en cas de violation de ses dispositions, ou de détention ou d'utilisation illégale d'un document d'identité pour gens de mer (immobilisation du navire, sanctions à l'encontre de l'armateur, arrestation d'un membre d'équipage). Par ailleurs, étant donné que le non-respect des obligations peut avoir des conséquences très sérieuses en termes de sécurité, il faudrait mettre en place un dispositif de contrôle pour encourager l'application des textes, comme prévu par les conventions de l'OMI (obliger par exemple les Etats parties qui découvrent une infraction à en informer l'Etat qui a délivré les documents d'identité, ainsi que l'Etat du pavillon du navire et toute autre partie intéressée).

Chili. Il est de la plus haute importance d'harmoniser les nouvelles obligations prévues dans l'instrument de l'OIT avec les recommandations de l'OMI concernant les documents que

doit produire un marin pour être reconnu en tant que tel à l'étranger (voir la Convention STCW et la Convention SOLAS). La seule chose que les administrations maritimes sont habilitées à vérifier, ce sont les compétences professionnelles de la personne. La question de la permission à terre n'est pas de leur ressort, mais du ressort des services d'immigration, qui exigent un passeport pour l'entrée dans un pays étranger. C'est dans le passeport qu'il faudrait établir la qualité de marin si l'on veut régler en partie le problème. En outre, le document d'identité proposé ne donne aucune indication sur les qualifications du marin. Tout comme le document d'identité précédent, il ne ferait que compléter les documents des gens de mer concernant les qualifications, qui sont du ressort des autorités maritimes, pour des raisons de sécurité de la vie en mer et de sécurité du navire. Ces renseignements doivent être contrôlés dans chaque Etat du port dès l'arrivée du navire (voir l'Accord de Viña del Mar et le Protocole d'accord de Tokyo concernant les compétences des Etats du port). Il faut absolument préciser le «but» du nouveau document. Le passeport permet déjà d'identifier la personne: il faudrait préciser quelles sont les données qui seront reprises par le nouveau document, quelles sont celles qui seront supprimées et combien de documents les gens de mer devront produire pour se rendre à l'étranger. A en juger par sa structure actuelle, le document relèverait essentiellement de la compétence des services d'immigration nationaux. Si le système de contrôle d'identité était assez rapide avec les documents actuels (personnels et professionnels) des gens de mer, on n'aurait pas besoin de créer un nouveau type de document. Une fois créé, ce document d'identité ne pourrait pas être assimilé, du point de vue de son utilisation, au laissez-passer que portent les fonctionnaires des Nations Unies lorsqu'ils sont en mission officielle, puisque les gens de mer ne sont pas des fonctionnaires de l'Etat qui leur délivre leurs documents professionnels. S'agissant des discussions qui ont eu lieu pendant les consultations organisées à ce sujet en mai 2002, le gouvernement s'interroge une fois de plus sur l'opportunité d'un document d'identité international pour les gens de mer. Il suffirait d'améliorer les documents existants (passeports, certificats de compétence), en veillant à l'uniformité des renseignements et des mesures de sécurité qui doivent y figurer.

Costa Rica. Aucune suggestion sur le fond. Pour ce qui est de la forme du nouveau document d'identité pour les gens de mer, le questionnaire évoque tous les renseignements nécessaires qui sont demandés par les registres à des fins de contrôle, d'utilisation et de fiabilité de l'information.

Cuba. Il faudra tenir compte des points de vue de tous les Etats Membres sur les difficultés d'application de l'instrument si l'on veut que les modifications puissent être acceptées.

Etats-Unis. Supprimer les mots «ou de son dernier renouvellement» à l'article 4, alinéa 4 g). Il faudrait qu'un nouveau document soit délivré chaque fois qu'un changement important se produit. Il faut également évaluer la validité du document d'identification, procéder à une évaluation appropriée des menaces et examiner le document en tenant compte d'autres facteurs (comme l'état de santé et le dossier judiciaire) dont le document d'identité ne tient pas explicitement compte. En outre, les rubriques du document d'identité pour gens de mer devraient être établies dans la langue nationale et/ou dans une ou plusieurs des trois langues suivantes: anglais, espagnol ou français.

France. Le gouvernement envisage de délivrer le document d'identité des gens de mer à l'ensemble des gens de mer pour lesquels il y a unicité de la législation du travail et d'application du Code du travail maritime, y compris, par conséquent, aux marins employés dans le secteur de la pêche maritime. La France n'exclut pas sa délivrance aux travailleurs non définis comme marins travaillant à quelque titre que ce soit à bord des navires, et souhaite que le nouvel instrument soit aussi précis que possible dans la définition de son champ d'application.

SNPOMM, FOMM, SNCNMM: Les organisations de travailleurs suggèrent que l'Etat Membre partie du nouvel instrument retire la pièce d'identité aux gens de mer qui seront restés sans naviguer pendant trois ans, comme prévu par la législation française.

Honduras. Les efforts visant à modifier le document d'identité des gens de mer devraient tenir compte de la nécessité de vérifier son authenticité.

Italie. Lega Pesca: Le document d'identité des gens de mer peut devenir un instrument majeur d'intégration sociale et raciale et favoriser une amélioration des qualifications dans le secteur. Il ne doit surtout pas devenir un instrument d'exclusion et d'abus. Il ne doit pas non plus être synonyme de surcharge de travail pour l'administration, mais rendre la relation d'emploi et le marché du travail transparents. Le document d'identité devrait être un instrument démocratique propre à valoriser l'identité, la culture et le professionnalisme des gens de mer.

Kazakhstan. Les pays où il n'y a pas plus de 2000 marins auront besoin d'aide pour gérer la technologie et le matériel qui sont nécessaires pour adopter les nouveaux documents d'identité.

Nigéria. Pour ce qui est du modèle biométrique, il convient de rappeler que les Etats Membres ne sont pas tous au même niveau sur le plan technologique et que l'application ne pourra pas se faire pour tous les Etats Membres en même temps.

Pays-Bas. Le passeport devrait rester le seul document demandé pour les contrôles d'identité. Il ne faudrait pas utiliser le document d'identité pour gens de mer comme unique document de voyage. Il convient également de noter que la question des personnes qui ont plusieurs nationalités n'est pas abordée, et il n'est pas dit s'il sera possible de délivrer plusieurs documents d'identité au même marin.

KVNR: L'organisation des employeurs fait savoir qu'elle peut soutenir l'adoption d'un nouvel instrument de l'OIT visant à mettre à jour les dispositions de la convention n° 108, et reprend à son compte les observations générales de l'ISF.

Portugal. Une amélioration du document d'identité des gens de mer qui s'appuierait sur des critères de sécurité uniformes permettrait aux Etats Membres de renforcer les objectifs de la convention n° 108 en ce qui concerne le contrôle à la frontière, tout en tenant compte des instruments internationaux et des réglementations nationales en vigueur en matière de formation et de qualifications professionnelles des gens de mer.

Roumanie. Union libre des gens de mer de Roumanie: L'organisation de travailleurs appréhende une limitation des droits des gens de mer avec le nouveau document d'identité dans la mesure où ils auraient à en supporter les frais et où, faute de moyens financiers, il leur serait impossible d'en obtenir un.