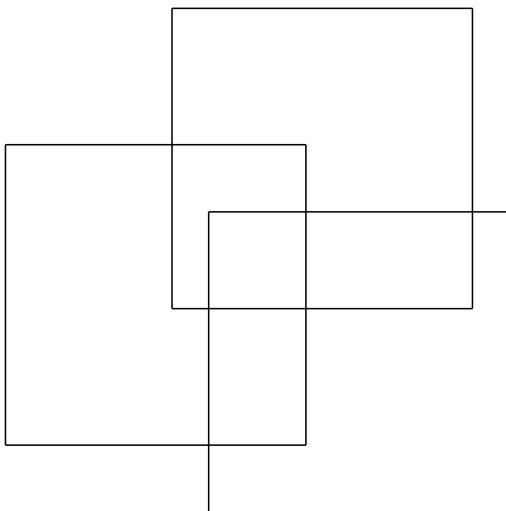




## Rapport final

**Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement  
de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité  
des gens de mer (révisée), 2003**  
(Genève, 10-12 février 2016)





**TMCASI/C.185/2016/5**

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail**

## **Rapport final**

**Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement  
de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité  
des gens de mer (révisée), 2003  
(Genève, 10-12 février 2016)**

Genève, 2016

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2016

Première édition 2016

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

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

---

*Rapport final*, Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, Genève, 10-12 février 2016, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2016.

ISBN 978-92-2-230972-6 (imprimé)

ISBN 978-92-2-230973-3 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Final report*, Ad Hoc Tripartite Maritime Committee established for the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185), Geneva, 10–12 February 2016, ISBN 978-92-2-130972-7 (imprimé), ISBN 978-92-2-130973-4 (pdf Web), Genève, 2016; et en espagnol: *Informe final*, Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), Ginebra, 10-12 de febrero de 2016, ISBN 978-92-2-330972-5 (imprimé), ISBN 978-92-2-330973-2 (pdf Web), Genève, 2016.

---

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

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

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

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

---

## **Table des matières**

	<i>Page</i>
Introduction .....	1
I. Composition de la réunion .....	1
II. Déclarations liminaires .....	2
III. Discussion technique.....	3
IV. Modalités de délivrance des pièces d'identité des gens de mer prévues dans la proposition d'amendements aux annexes .....	7
V. Propositions d'amendements aux annexes I, II et III de la convention n° 185 .....	13
Propositions d'amendements à l'annexe I.....	13
Propositions d'amendements à l'annexe II .....	18
Propositions d'amendements à l'annexe III.....	19
VI. Examen du projet de résolution sur la mise en œuvre de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et entrée en vigueur des amendements proposés à ces annexes, y compris les mesures transitoires .....	19
VII. Examen du projet de résolution sur la facilitation de l'accès à la permission de descendre à terre et au transit des gens de mer.....	23
VIII. Levée de la séance.....	24
 <b>Annexes</b>	
I. Propositions d'amendements aux annexes I, II et III de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.....	25
II. Résolution concernant la mise en œuvre de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et l'entrée en vigueur des amendements proposés à ses annexes, y compris les mesures transitoires .....	29
III Résolution concernant la facilitation de l'accès à terre et du transit des gens de mer .....	31
Liste des participants.....	33



---

## Introduction

1. En février 2015, une réunion tripartite d'experts concernant la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, a été convoquée afin d'examiner les difficultés posées par la mise en œuvre de ladite convention, en ce qui concerne notamment le modèle biométrique (reposant sur la technologie dactyloscopique) que ses dispositions imposent de voir figurer sur les pièces d'identité des gens de mer (PIM)<sup>1</sup>. La réunion a conclu que la meilleure façon de procéder est de soumettre à la Conférence une proposition d'amendements à l'annexe I de la convention, et à d'autres annexes si nécessaire, afin d'harmoniser les données biométriques prescrites par la convention n° 185 avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) désormais universellement appliquées pour les titres de voyage et autres documents similaires.
2. La réunion a donc demandé au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de convoquer en 2016 une réunion de l'«organe maritime tripartite dûment constitué» mentionné au paragraphe 1 de l'article 8 de la convention, afin de conseiller la Conférence internationale du Travail relativement à l'adoption d'amendements à apporter aux annexes<sup>2</sup>.
3. A sa 323<sup>e</sup> session (mars 2015), le Conseil d'administration a pris note de la conclusion générale et des recommandations de la réunion tripartite d'experts, et a décidé de convoquer une commission tripartite maritime ad hoc chargée de formuler sur cette base des propositions d'amendements que la Conférence internationale du Travail examinerait lors de sa 105<sup>e</sup> session (2016), au titre d'une question à l'ordre du jour intitulée «Amendements à apporter aux annexes de la convention n° 185 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003»<sup>3</sup>. Il a ensuite décidé que cette commission serait composée de 32 représentants des gouvernements, 16 représentants des armateurs et 16 représentants des gens de mer. Le présent rapport a été élaboré par le Bureau international du Travail.

### I. Composition de la réunion

4. La réunion était composée de 43 délégations gouvernementales, 15 experts représentant les armateurs et 36 experts représentant les gens de mer. Ont également participé à la réunion des représentants des gouvernements d'autres Etats Membres ayant ratifié la convention ou envisageant sérieusement de le faire, ainsi que des représentants du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer, y compris la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et leurs conseillers. Enfin, des représentants de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'OACI, et d'autres organisations internationales officielles, ainsi que des observateurs d'organisations

<sup>1</sup> Les informations concernant la réunion, dont les documents de travail et les comptes rendus des discussions, sont disponibles sur la page Internet de l'OIT dédiée à la convention du travail maritime, 2006, à : <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/lang--fr/index.htm>.

<sup>2</sup> BIT: Résultat de la Réunion d'experts concernant la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 (Genève, 4-6 février 2015), Conseil d'administration, 323<sup>e</sup> session, Genève, mars 2015, GB.323/LILS/4. La conclusion et les recommandations générales de la réunion d'experts sont jointes en annexe à ce document.

<sup>3</sup> BIT: Procès-verbaux de la 323<sup>e</sup> session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, Genève, mars 2015, GB.323/PV, paragr. 360.

---

non gouvernementales (ONG) internationales ont également participé à la réunion. La liste des participants est jointe au présent rapport.

5. Le bureau de la réunion était composé comme suit:

*Président:* M. Thomas Heinan (représentant gouvernemental, îles Marshall)

*Vice-présidents:* M. Joseph Cox (représentant des armateurs, Etats-Unis)  
M. David Heindel (représentant des gens de mer, Etats-Unis)

6. Le groupe gouvernemental a élu président M. John Cousley (membre gouvernemental, Royaume-Uni).

7. La commission a nommé pour la réunion un comité de rédaction composé des membres suivants:

*Armateurs:* M. Stewart Inglis (Chambre internationale de la marine marchande (ICS))  
M<sup>me</sup> Virginie Costel (Armateurs de France)

*Gens de mer:* M. Jonathan Warring (Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF))  
M. Thierry Le Guevel (Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT))  
M. Jesus Palmario Sale (Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP))

*Gouvernements:* M. John Cousley (Royaume-Uni)  
M. Yann Becouarn (France)  
M. Diego Cano Soler (Espagne)

## II. Déclarations liminaires

8. Dans ses remarques introductives, la secrétaire générale a souhaité la bienvenue aux participants et a exprimé l'espoir que la présente réunion ferait preuve de l'esprit collégial et du tripartisme que l'on connaît traditionnellement dans le secteur maritime. Elle a rappelé que la convention n° 185 adoptée en 2003 visait à doter les gens de mer des moyens modernes d'accéder à la permission de descendre à terre et de passer en transit d'un pays à l'autre, à l'heure où l'on se préoccupe plus que jamais de la sécurité. Les moyens techniques qui avaient alors été adoptés doivent maintenant être mis à jour. Elle a également rappelé que la réunion tripartite d'experts tenue en février 2015 a conclu que la meilleure façon de procéder était de soumettre une proposition d'amendements aux annexes de la convention n° 185, en appliquant à cette fin la procédure d'amendement accélérée prévue à l'article 8 de la convention. La réunion a été invitée à soumettre les propositions en question, propositions que le Conseil d'administration renverra ensuite à la Conférence pour adoption à sa 105<sup>e</sup> session en mai-juin 2016. La tâche qui attend la commission est donc particulièrement ambitieuse, et les questions hautement techniques qu'elle recouvre requièrent d'adopter une approche créative et souple pour pouvoir déterminer les solutions les mieux adaptées.



- 
9. Le vice-président représentant les armateurs a souligné que la convention a pour objet de faciliter l'accès à la descente à terre des gens de mer, ainsi que leur transit à destination ou en provenance de leur navire et de leur pays de résidence. Cet aspect est essentiel pour assurer des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer. C'est pourquoi il était nécessaire d'établir un document qui protège les gens de mer et les armateurs; mais peu d'Etats ont ratifié la convention n° 185, et il a salué les Etats qui ont investi du temps et de l'argent pour ratifier et mettre en œuvre cet instrument, en vue d'améliorer la vie des gens de mer. La réunion tripartite d'experts a été organisée en 2015 parce que les annexes à la convention contiennent des normes techniques qui sont maintenant obsolètes. Si l'on veut poursuivre l'objectif original de la convention et faire en sorte qu'elle soit appliquée dans tous les pays, ses annexes doivent être modifiées. Se référant aux coûts qu'entraînerait la mise à jour de la technologie pour délivrer les pièces d'identité des gens de mer (PIM) que mentionnent certains représentants gouvernementaux, il a fait valoir que ces coûts sont manifestement raisonnables et qu'ils pourraient baisser si d'autres pays participent à ce système. Il a félicité les Etats Membres qui ont pris des mesures pour mettre en œuvre la technologie pour délivrer des PIM conformes à la convention, et a indiqué attendre avec intérêt le déroulement des discussions, en espérant que l'on aborderait ces questions par une approche positive.
  10. Le vice-président représentant les gens de mer a souligné que la présente réunion et les efforts actuellement déployés pour actualiser la convention sont autant d'occasions de promouvoir le travail décent des marins. Les PIM sont essentielles au bien-être et aux conditions de vie des gens de mer. La réunion tripartite d'experts a été convoquée en 2015 parce que l'évolution technologique rapide est telle que les PIM prévues par la convention sont maintenant obsolètes. Il a souscrit aux recommandations formulées à la réunion de 2015 et aux propositions d'amendements aux annexes de la convention préparées par le Bureau. Les options proposées ont une incidence financière pour les gouvernements, et le groupe des armateurs écouterait attentivement ce que les gouvernements ont à dire. Les problèmes techniques qui se posent pourraient paraître trop complexes, mais des solutions technologiques existent pour les surmonter.
  11. Le président du groupe gouvernemental a exprimé l'espoir que la réunion réussira à établir des mécanismes qui faciliteront le respect des droits fondamentaux des gens de mer. Il s'est félicité des options proposées et a souligné qu'il faut s'assurer que ces nouvelles propositions sont à la pointe de la technologie.
  12. Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a souligné l'importance de la convention n° 185 pour protéger les gens de mer et leur offrir un meilleur accès à la descente à terre. Se référant à une étude conduite par l'une des organisations membres de l'ICMA, il a indiqué que, aux Etats-Unis, 17 pour cent des marins se voient refuser la descente à terre parce qu'ils n'ont, pour l'essentiel, pas de visa de membre d'équipage. Ces marins sont généralement au service de navires pour lesquels la convention du travail maritime, 2006, (MLC, 2006) est en vigueur. Il semblerait donc que la MLC, 2006, ne remplisse pas l'un de ses objectifs qui est de faciliter la descente à terre des gens de mer. C'est pourquoi, il importe que la convention n° 185 soit plus largement ratifiée, afin de faciliter la descente à terre des gens de mer dans les pays qui continuent d'exiger un visa pour pouvoir descendre à terre.

### **III. Discussion technique**

13. Un expert technique prêtant assistance au Bureau a présenté les amendements proposés aux annexes de la convention n° 185 figurant dans le document de travail, leur objectif étant de garantir la compatibilité des PIM délivrées conformément à la convention avec les normes de l'OACI pour les passeports électroniques, ainsi que leur reconnaissance par

---

l'infrastructure destinée à la lecture de ces derniers. Il a rappelé qu'il n'y a pas de format ou de mode standard à partir desquels sont délivrées les PIM au titre de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Compte tenu de la nécessité de renforcer la sécurité dans les ports après les événements de 2001, l'OIT et ses mandants ont élaboré la convention n° 185 qui présente des améliorations par rapport à l'instrument précédent, dans les trois aspects suivants: format commun, données biométriques et règles détaillées concernant le processus de délivrance pour renforcer la sécurité. Mais, dans le même temps, l'OACI a révisé les spécifications recommandées pour les passeports. Ainsi, peu de temps après son adoption, la convention n° 185 n'était déjà plus conforme aux nouvelles spécifications de l'OACI. En 2015, la réunion tripartite d'experts a reconnu qu'il fallait garantir la compatibilité entre la convention n° 185 et la nouvelle version du document 9303, afin de faciliter le processus d'authentification des PIM. Les propositions d'amendements aux annexes de la convention, énoncées dans le document de travail, visent donc à aligner pleinement les PIM sur les spécifications du document 9303.

14. Une observatrice représentant l'OACI a expliqué le fonctionnement du système de Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, ce système renforçant dans une large mesure la sécurité des documents de voyage lisibles à la machine. Le système de RCP est un emplacement central et sécurisé de stockage de données, dans lequel les Etats et autres entités peuvent entrer et rechercher des informations liées à la sécurité, afin de valider les données électroniques contenues dans les passeports électroniques, dans le respect des normes techniques énoncées dans le document 9303 de l'OACI. Ce système permet de valider les données contenues dans le passeport électronique, les autorités de contrôle aux frontières pouvant alors confirmer qu'il a bien été délivré par l'autorité compétente, qu'il n'a pas été modifié et qu'il ne s'agit pas d'une copie ou d'une imitation d'un document original. Elle a fait observer que l'OACI a recommandé aux Etats Membres de ne plus délivrer de passeports non lisibles à la machine après novembre 2016, mais la délivrance de passeports électroniques n'est toutefois pas obligatoire. Il y a actuellement 47 pays qui participent au RCP et des discussions sont en cours pour intégrer d'autres pays dans le système. Celui-ci fonctionne sur la base d'un recouvrement des coûts, lesquels diminuent à mesure que d'autres pays participent.
15. Le président du groupe gouvernemental, soulignant l'évolution rapide des normes technologiques, a indiqué que certains pays, en particulier la Fédération de Russie, ont investi massivement pour fabriquer des PIM conformes à la convention. Ces pays doivent aujourd'hui renouveler leur technologie. D'autres pays, comme la Norvège, qui compte un nombre peu élevé de gens de mer, n'ont pas ratifié la convention, mais reconnaissent les PIM délivrées au titre de celle-ci. Il a fait observer que les PIM ont été conçues pour identifier les gens de mer par leur profession, mais qu'il ne s'agit pas d'une pièce d'identité. L'identité des gens de mer doit être vérifiée via leur passeport. Il s'est dit aussi préoccupé par la période de transition qu'entraînerait l'adoption d'un nouveau système, et il a demandé à la représentante de l'OACI de préciser la durée de validité des documents qui seront délivrés conformément aux normes de l'OACI.
16. L'observatrice représentant l'OACI a indiqué qu'un groupe d'experts techniques travaillait actuellement à une nouvelle structure de données logiques (SDL). Elle n'a pas été en mesure d'indiquer quand serait publiée la nouvelle édition du document 9303. L'OACI actualise régulièrement ce document, mais cela n'a pas d'incidence sur la délivrance des documents de voyage. Elle a admis que certains Etats sont susceptibles de ne pas reconnaître les PIM en tant que document de voyage, et qu'ils pourraient aussi exiger d'être en possession d'un passeport.
17. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran, saluant les mesures de sécurité dont il est question, s'est demandé s'il est réellement nécessaire de mettre en place un système de sécurité aussi complexe pour des PIM qui ne servent, au fond, qu'à faciliter

---

la descente à terre, le transfert et le transit des gens de mer. Il conviendrait d'évaluer si un tel système est réellement nécessaire pour donner effet à l'article 6 de la convention.

18. Un représentant du gouvernement du Canada a exprimé les mêmes préoccupations que l'orateur précédent. A l'évidence, un passeport est nécessaire pour le transit et le transfert, ce qui signifie que les PIM ne servent qu'à faciliter l'accès des gens de mer aux navires et à la descente à terre et, par conséquent, on ne voit pas bien pourquoi il faudrait mettre en place un système de sécurité aussi complexe.
19. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a fait observer que les clés principales sont stockées dans le RCP sous la forme de certificats, en vue de la délivrance et de l'authentification des passeports. Les PIM étant des documents différents des passeports, puisque ces derniers contiennent davantage d'éléments de sécurité que les PIM, il s'est demandé si un même pays peut stocker plusieurs clés principales dans le RCP, en vue de la délivrance de ces différents documents.
20. La représentante du gouvernement de la Géorgie a déclaré que son gouvernement a investi massivement pour délivrer des PIM qui soient conformes à la convention. En vertu de cette dernière, la PIM n'est pas un passeport et cela signifie que les marins qui se déplacent d'un pays à un autre doivent être en possession des deux documents. Les autorités aux frontières qui n'ont pas la technologie permettant de lire les PIM peuvent lire les passeports. Elle a indiqué ne pas être favorable à l'adoption d'autres mesures pour mettre en place des technologies biométriques liées aux PIM ou pour modifier la convention n° 185.
21. L'observatrice représentant l'OACI a indiqué qu'une seule signature est affectée à chaque pays. Si l'on associe les PIM au RCP, celles-ci seront délivrées avec la signature déjà enregistrée pour l'Etat concerné. Si l'on veut assurer le niveau de sécurité maximal, il est nécessaire de n'avoir qu'une seule autorité de délivrance et qu'une seule signature par Etat.
22. Un représentant du gouvernement de l'Espagne a souscrit pleinement aux propositions d'amendements à la convention n° 185, puisque la mise à jour des PIM permettrait aux marins de prouver leur qualité de gens de mer. L'orateur a indiqué qu'il faut continuer à faire évoluer la convention et a préconisé sa ratification par un plus grand nombre de pays. Les PIM présentent des avantages évidents pour faciliter les transferts et l'accès à la descente à terre et, selon lui, il ne faut pas s'arrêter aux problèmes financiers et techniques que cela entraîne.
23. Le vice-président représentant les gens de mer a demandé si la délivrance d'un autre type de document, comme la PIM, entraînerait des coûts supplémentaires pour les Etats Membres qui participent déjà au RCP de l'OACI.
24. L'observatrice représentant l'OACI a indiqué que, lorsque les Etats Membres ont déjà la capacité technologique de lire les passeports via des lecteurs de passeports électroniques, ils devront uniquement veiller à ce que les lecteurs reconnaissent les PIM, ce qui pourrait nécessiter des mises à jour logicielles.
25. Le vice-président représentant les gens de mer a déclaré que les annexes actuelles de la convention sont techniquement dépassées et que la technologie qui y est énoncée n'est plus applicable.
26. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a rappelé que l'option technique prévue pour les PIM dans la convention n° 185 est l'empreinte digitale. Le Bureau a réalisé des tests d'interopérabilité en 2004, 2006 et, plus récemment, en 2008 pour vérifier la compatibilité des équipements avec les prescriptions de la convention. A l'issue du test de 2008, une liste de 12 équipements approuvés a été élaborée, mais seul un système d'empreinte digitale

---

approuvé se trouve encore sur le marché. Il est donc extrêmement difficile de conserver les anciennes technologies prévues dans les annexes actuelles de la convention.

27. Un représentant du gouvernement de l'Inde a indiqué qu'il y a environ 150 000 gens de mer dans son pays. Fin 2014, son gouvernement était presque prêt à mettre en œuvre son système de délivrance des PIM. Mais, suite à la réunion tripartite d'experts de 2015, le gouvernement a entamé un processus très coûteux pour mettre en place la technologie de reconnaissance faciale. L'orateur n'est donc pas certain que l'Inde soit en mesure de participer au RCP dans un proche avenir. Les passeports sont délivrés par un ministère différent, et l'Inde ne délivre pas encore de passeports électroniques. A l'instar des représentants gouvernementaux du Canada et de la République islamique d'Iran, il doute de la nécessité de mettre en place un système aussi complexe pour les PIM.
28. Le représentant du gouvernement du Canada a déclaré que son gouvernement était aussi presque prêt à mettre en œuvre son système de délivrance des PIM en conformité avec les prescriptions actuelles de la convention n° 185, mais il a finalement décidé d'interrompre la mise en œuvre étant donné les incertitudes techniques. Notant que la proposition d'amendements à l'annexe III contenue dans le document de travail fait référence au texte du document 9303 tel que publié dans sa septième édition, «et tel qu'il pourra être amendé par la suite», il a demandé des précisions sur les coûts et les délais qu'entraîneraient de futurs amendements possibles au document.
29. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que la version du document 9303 à laquelle se réfèrent les annexes actuelles de la convention n° 185 n'est plus en vigueur. Il convient désormais de prendre en compte la nouvelle version du document 9303. Il a ajouté que, en actualisant les spécifications du document, l'OACI a veillé à ce que celles-ci restent valides pendant une période raisonnable. Ainsi, l'OACI, en collaboration avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO), a fait en sorte que les spécifications actuelles pour la reconnaissance d'images faciales restent valides jusqu'en 2033.
30. L'observatrice représentant l'OACI a déclaré que le délai accordé aux Etats pour apporter les changements technologiques est raisonnable. Elle a rappelé que c'est en 2005 que l'on a approuvé la mise en place de documents de voyage lisibles à la machine, mais que ce n'est qu'en 2015 qu'ils ont été obligatoires. Elle a indiqué que les pays doivent respecter les spécifications énoncées dans le document 9303, au risque sinon de causer des problèmes aux voyageurs lors du contrôle aux frontières.
31. Une représentante du gouvernement des Etats-Unis, rappelant que son gouvernement n'a pas ratifié la convention, a fait observer que celui-ci délivre néanmoins des pièces d'identité conformes aux prescriptions de la convention n° 185 pour les gens de mer. Il a également mis au point des pièces de format d'un passeport spécialement pour eux. Si l'on adopte le système de RCP pour les PIM, puisque les PIM et les passeports sont délivrés par deux entités différentes, mais qu'une seule signature est nécessaire, elle croit donc comprendre que les autorités concernées devront se mettre d'accord. Elle a également demandé si les trois formats de documents (PIM de format TD1, TD2 et TD3) seraient encore valides et les raisons pour lesquelles la proposition d'amendements aux annexes privilégie le plus petit format.
32. La représentante de l'OACI a fait valoir qu'une seule signature pour les PIM et les passeports est préférable pour les pays. Cette question vaut aussi pour les passeports diplomatiques qui, dans certains pays, ne sont pas toujours délivrés par l'autorité chargée des passeports. Elle a ajouté que l'on n'envisage actuellement pas de modifier les formats en vigueur.
33. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a rappelé que, en vertu de l'article 3, paragraphe 7, de la convention, certaines informations seulement concernant les gens de mer sont contenues dans les PIM. Par exemple, il ne devrait pas y avoir d'informations sur

---

l'historique professionnel ou les qualifications des gens de mer. Avec le format TD3 (documents de la taille d'un passeport), d'autres informations non conformes à la convention pourraient être intégrées dans la PIM. La PIM de format TD1 (taille d'une carte de crédit) a aussi une plus longue durée de vie, dans la mesure où les marins peuvent la conserver dans leur portefeuille et qu'il y a donc moins de risques de perte.

34. Répondant à la question du représentant du gouvernement du Brésil, l'observatrice représentant l'OACI a indiqué que le numéro et le titre du document 9303 seraient inchangés.
35. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a fait observer que l'annexe I actuelle de la convention offre la possibilité d'intégrer le numéro d'identification personnel (PIN) du marin dans la PIM, mais que cela n'apparaît pas dans la proposition d'amendements à l'annexe. Il a également demandé quelles sont les mesures proposées pour les pays qui souhaitent élaborer des PIM en deux langues, étant donné le peu d'espace disponible sur le document de la taille d'une carte de crédit.
36. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a rappelé que l'inclusion d'un PIN propre à chaque pays dans la PIM n'est qu'une possibilité prévue par l'annexe I actuelle. Cette possibilité semble avoir été peu utilisée, et elle n'a donc pas été reprise dans la proposition d'amendements à l'annexe. En ce qui concerne l'emploi d'une seconde langue, certains pays préfèrent utiliser l'anglais uniquement, mais d'autres utilisent aussi une seconde langue. Les PIM canadiennes contiennent des informations en anglais et en français, alors qu'elles sont de la taille d'une carte de crédit.
37. Un représentant du gouvernement du Libéria a rappelé que les spécifications de l'article 3, paragraphe 4, prévoient que la PIM «ne devra pas être plus grande qu'un passeport ordinaire». On pourrait considérer que le document de la taille d'une carte de crédit retenu dans la proposition d'amendements aux annexes est une façon indirecte d'essayer de modifier un aspect de la convention dont la réunion tripartite d'experts de 2015 n'a pas débattu. Il faut se conformer aux termes de la convention. Les annexes ne devraient servir qu'à préciser certains points.
38. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie, se référant aux paragraphes concernant la taille de la PIM dans le document de travail, a indiqué que la proposition ne prévoit qu'une PIM de format TD1. Selon ce document, l'espace disponible sur la PIM de format TD3 permet d'entrer davantage d'informations, mais ce format est moins pratique pour le marin car la PIM ne peut pas se ranger aisément dans un portefeuille ou autres porte-cartes et peut se plier plus facilement, en conséquence de quoi la puce aurait une durée de vie moindre. Il a fait observer que le document 9303 autorise néanmoins les trois formats et qu'une PIM de la taille d'un passeport offre un espace disponible suffisant pour y enregistrer les informations nécessaires en deux langues.

#### **IV. Modalités de délivrance des pièces d'identité des gens de mer prévues dans la proposition d'amendements aux annexes**

39. La réunion a ensuite débattu des modalités de délivrance des PIM prévues dans la proposition d'amendements aux annexes, sur la base du document de travail.
40. Se référant aux options proposées à la partie III du document de travail concernant le système de délivrance des PIM, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a expliqué que, avec l'option A, ce serait l'autorité de délivrance, par exemple le ministère des Transports ou l'autorité maritime, qui fabriquerait elle-même la PIM, stockerait les données dans la puce

---

et assurerait la signature numérique de la PIM. Cette méthode serait la plus simple. Mais cela implique que l'autorité de délivrance participe au RCP et, comme l'OACI n'autorise pas la participation de plusieurs entités pour un même pays au RCP, cette option n'est pas viable. L'option B implique la collaboration entre l'autorité de délivrance de la PIM et l'autorité de délivrance du passeport électronique pour fabriquer ensuite la PIM. L'avantage ici est qu'il n'y aurait pas besoin de clé additionnelle dans le RCP. Mais l'inconvénient est que cette option n'est pas applicable aux pays qui n'émettent pas encore le passeport électronique ni aux pays où la collaboration entre les deux entités concernées est impossible. L'option B peut donc être valable pour certains pays, mais pas pour tous. L'option C impliquerait la mise en place d'un bureau central de traitement (BCT) pour tous les pays participant au niveau mondial, lequel assurerait la fabrication des PIM pour le compte des autorités de délivrance. Le BCT serait supervisé par l'OIT et aurait la charge de valider et de signer numériquement les PIM, de garantir l'autorisation, de saisir les informations nécessaires sur la puce et de renvoyer les PIM au pays récipiendaire. L'OACI accepterait cette option et a proposé d'utiliser la signature numérique du laissez-passer de l'ONU à cet effet, mais le bureau chargé de la délivrance des laissez-passer de l'ONU a récemment informé l'OIT que l'autorisation concernant la signature numérique ne serait pas accordée. L'option C serait viable, mais le BCT devra trouver les moyens d'utiliser la signature numérique appropriée.

41. Les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer ont indiqué qu'ils souhaitaient avant tout entendre l'avis des gouvernements sur les mesures garantissant que la mise en œuvre efficace de la convention peut faciliter la descente à terre et le transit des gens de mer.
42. Le vice-président représentant les gens de mer a aussi exprimé la déception de son groupe, car celui-ci avait encouragé les gouvernements à ratifier la convention et peut témoigner du temps et de l'argent investis par certains pays pour régler les problèmes techniques posés par la convention, pour finalement mettre au point des PIM qui ne sont pas utilisables. Il a attiré l'attention des participants sur les efforts déployés par la Fédération de Russie pour prendre toutes les mesures nécessaires et être placée sur la «liste blanche» de l'OIT. Malgré les bonnes intentions, la convention pourrait avoir jusqu'à présent causé plus de problèmes qu'elle n'en a réglés. Les gens de mer ne sont pas assez pris en considération, alors qu'ils sont le moteur d'une industrie mondiale très importante. Le commerce est fondamental, mais ceux qui en sont la force motrice sont traités comme des individus de seconde classe. Il a exprimé une fois encore l'espoir que la réunion parviendrait à trouver une solution à ces problèmes.
43. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que les pays n'étaient pas tous au même stade de mise en œuvre de la convention: certains pays, comme la Fédération de Russie, satisfont à toutes les prescriptions de la convention; d'autres sont en voie de réaliser cet objectif; et d'autres encore attendent de savoir quelle sera l'orientation pour avancer dans cette direction. Il a reconnu que les annexes actuelles de la convention se fondent sur une version du document 9303 qui n'existe plus, et a fait valoir que les amendements proposés visent justement à garantir que les PIM suivent l'évolution de ce document.
44. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré avoir l'impression que certaines décisions ont été prises avant même le début de la réunion. Il s'est fait l'écho de la déception exprimée par le groupe des gens de mer et a fait valoir que, depuis juin 2015, la Fédération de Russie satisfait à toutes les prescriptions liées aux PIM et que son pays est le premier et le seul membre aujourd'hui à figurer sur la liste blanche. Il a indiqué que, comme il l'avait déjà clairement exprimé en février 2015, la Fédération de Russie n'est pas favorable aux amendements proposés: il faut d'abord déployer des efforts pour satisfaire aux prescriptions en vigueur avant de modifier ces dernières, et l'OIT doit rester dans la logique des décisions précédemment prises. La Fédération de Russie a déjà délivré plus de 200 000 PIM. Les amendements proposés désavantagent injustement les Etats Membres qui

---

satisfont – ou sont en voie de satisfaire – aux prescriptions des annexes actuelles. Par conséquent, il a indiqué que la Fédération de Russie se réserve le droit de ne pas soutenir les amendements proposés ou de s’opposer à l’entrée en vigueur de la version amendée de la convention pour son pays. Compte tenu des dépenses encourues, il est d’avis qu’une période de transition d’au moins dix ans devrait être accordée aux Etats Membres qui ont mis en œuvre la convention ou sont en voie de le faire. Il s’est dit préoccupé par les questions que pose la mise en œuvre de la convention, en indiquant que la Fédération de Russie et les marins russes n’ont pas encore profité de tous les avantages qu’elle présente.

45. Un représentant du gouvernement de l’Espagne, rappelant que son pays a ratifié la plupart des conventions de l’OIT, y compris la convention n° 185, a indiqué que son gouvernement a délivré à ce jour plus de 22 000 PIM. Il a déclaré comprendre la position d’autres délégations concernant la convention. Il a ajouté néanmoins qu’il faut améliorer certains aspects de la convention pour éliminer les obstacles à sa ratification et contribuer à faire augmenter le nombre d’Etats Membres qui ratifient cet instrument. Selon lui, le mandat de la réunion d’experts ad hoc vise à actualiser les annexes de la convention. Il s’est dit favorable à la mise en place d’une période de transition raisonnable pour permettre la mise en œuvre de la convention. Les gens de mer et les armateurs attendent des résultats positifs de la réunion.
46. Un représentant du gouvernement de la Norvège a indiqué que son pays a déployé beaucoup d’efforts pour améliorer la convention n° 108 et renforcer la sécurité. La nature des PIM récemment délivrées devrait être plus clairement définie par rapport à d’autres pièces d’identité comme les passeports. Après l’adoption de la convention n° 185, la Norvège a déployé de sérieux efforts pour la mettre en œuvre, mais a ensuite considéré son coût trop élevé, compte tenu du faible nombre de marins norvégiens (15 000 à 20 000). En outre, les marins norvégiens n’ont pas tous besoin d’une PIM. Le coût unitaire d’une PIM serait donc beaucoup trop élevé. Le gouvernement a essayé d’obtenir l’accord des partenaires sociaux pour ratifier la convention, mais en vain. Se référant au document de travail préparé pour la réunion, il a indiqué être en faveur de l’option B, c’est-à-dire la fabrication des PIM par l’autorité de délivrance des passeports électroniques, et a ajouté néanmoins que la mise en œuvre de cette option prendrait quelques années. Il ne sera pas possible de ratifier la convention n° 185 avant d’avoir amendé ses annexes pour prendre en compte les nouvelles normes de l’OACI. En outre, se référant à la mise en œuvre de la convention par la Fédération de Russie, il a indiqué que la Norvège n’a pas ratifié la convention n° 185, mais qu’elle reconnaît néanmoins les PIM délivrées au titre de celle-ci. Les gens de mer sont donc autorisés à descendre à terre en Norvège. Il a terminé en indiquant que l’OIT ne devrait pas se charger des activités techniques dans ce domaine et qu’il revient à l’OACI de le faire.
47. Une représentante du gouvernement du Danemark a souscrit pleinement aux points de vue du représentant du gouvernement de la Norvège. Son gouvernement reconnaît également les PIM délivrées au titre de la convention n° 185. Elle a demandé quelles seraient les répercussions des amendements proposés pour les Etats Membres ayant déjà ratifié la convention, en ce qui concerne la période de transition et les changements technologiques, par rapport aux Etats Membres qui ratifieront la convention prochainement.
48. Un expert technique prêtant assistance au Bureau a précisé que la convention n’impose pas de prescriptions techniques en ce qui concerne la lecture des PIM. Il appartient donc à chaque Etat de mettre en œuvre son propre système de sécurité. Un Etat Membre qui a ratifié la convention a la possibilité de choisir les modalités de lecture et de délivrance des PIM.
49. Un représentant du gouvernement du Bangladesh a rappelé que, bien que son pays ait ratifié la convention et délivré environ 3 000 PIM biométriques, certains ports refusent toujours la descente à terre aux marins bangladais, au motif que le Bangladesh ne figure pas sur la liste des Etats ayant ratifié la convention n° 108. Actualiser les PIM coûterait encore plus cher aux marins et aux gouvernements, sans pour autant avoir la garantie que la convention leur

---

permettra de descendre à terre. La nécessité d'une collaboration entre l'autorité chargée de la délivrance des passeports et l'autorité maritime retardera d'autant la mise en œuvre de la convention, et l'orateur a émis certaines réserves vis-à-vis des amendements proposés.

50. Une représentante du gouvernement des îles Marshall a rappelé que son pays a ratifié la convention n° 185 en avril 2011. Les autorités nationales des îles Marshall n'utilisent pas les puces électroniques sans contact, mais la technologie satisfait aux prescriptions de la convention. Elle approuve les points de vue exprimés par le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie, mais réserve sa position tant qu'elle n'a pas entendu les autres participants.
51. Un représentant du gouvernement de l'Inde a indiqué être tout à fait d'accord avec le représentant de la Fédération de Russie. L'Inde se trouve dans la dernière phase du processus de délivrance des PIM. L'orateur a exprimé des doutes concernant les amendements proposés, car, comme le RCP relève de la responsabilité d'un autre ministère, il n'est pas convaincu de la faisabilité d'intégrer les PIM au RCP. Il a estimé qu'il faudrait d'abord avoir le temps de mettre en œuvre la technologie actuelle, avant d'y apporter d'autres changements.
52. L'observatrice représentant l'OACI a indiqué que l'on débat ici de deux aspects différents. Il s'agit, d'une part, de la délivrance des PIM conformément aux normes du document 9303 pour les documents de voyage lisibles à la machine et, de l'autre, de la participation au système de RCP que l'on pourrait remettre à plus tard. Ces deux aspects ne sont pas interdépendants.
53. Un représentant du gouvernement de Madagascar s'est fait l'écho des préoccupations exprimées par d'autres gouvernements et a déclaré que l'on refuse la descente à terre des marins de son pays, bien que celui-ci ait ratifié la convention n° 185. Son gouvernement a pris des mesures pour mettre en œuvre la convention, notamment en organisant un appel d'offres pour satisfaire aux prescriptions techniques actuelles. Il a demandé l'assistance technique du BIT, mais celle-ci n'a pas été fournie. Entre 2012 et 2013, son gouvernement a fait part à maintes reprises au Bureau des problèmes qu'entraîne la non-reconnaissance des PIM par certains pays. Dès lors qu'il a été question d'amender la convention pour en modifier les prescriptions techniques, l'administration de son pays a suspendu les mesures prises pour fabriquer les PIM, dans l'attente des nouvelles spécifications techniques.
54. Un représentant du gouvernement du Brésil a indiqué que son pays, comme beaucoup d'autres, a ratifié la convention et a fait des investissements importants pour se conformer aux prescriptions techniques actuelles. Comme l'ont indiqué les représentants des gouvernements de l'Espagne et de la Norvège, le nouveau modèle des PIM a été conçu pour avantager les gens de mer du monde entier.
55. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a indiqué qu'il s'oppose au RCP en raison de son coût technique qui serait trop élevé. Il a proposé de poursuivre les travaux sur cette question et de reporter celle-ci à plus tard.
56. Un représentant du gouvernement de la Malaisie a rappelé que son pays a commencé à fabriquer des PIM contenant des puces biométriques dès 2006. Mais, pour se conformer à la convention, ces puces ont été retirées en 2012. Un tel effort devrait être pris en considération, de même que les investissements financiers dans le système actuel.
57. Le vice-président représentant les gens de mer a indiqué comprendre et partager la déception exprimée par le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie, seul Etat qui délivre des PIM valides. Le fait est que la convention ne fonctionne pas et que les normes qu'elle contient actuellement sont obsolètes. Si l'on veut que ces normes avantagent les gens de mer, elles doivent s'accompagner d'une technologie de pointe suffisamment reconnue.



---

En outre, les principaux Etats du port qui accueilleront des gens de mer doivent reconnaître les PIM et autoriser les marins à passer en transit sur leur territoire et à descendre à terre. Il faut aussi que ces normes soient pleinement conformes aux exigences fonctionnelles de sécurité et aux normes de l'OACI, ainsi qu'à la technologie du RCP. L'orateur a indiqué qu'il ne voulait pas transformer la réunion en un débat politique mais a fait observer que certains Etats délivrent des PIM à des personnes qui ne sont pas ressortissants dudit Etat. Il a cité l'article 2, paragraphe 1, de la convention, selon lequel: «Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin qui en fait la demande une pièce d'identité des gens de mer conforme aux dispositions de l'article 3 de la convention.» Il a fait aussi observer que, en vertu du paragraphe 3 du même article, tout Membre peut également délivrer des PIM «aux gens de mer qui bénéficient du statut de résident permanent sur son territoire». Il s'est dit déçu de voir que, dans certains cas, on exige encore des gens de mer ressortissants ou résidents permanents d'un pays de se procurer une PIM auprès d'un autre pays.

58. Faisant suite à l'observation de la représentante de l'OACI, la secrétaire générale a demandé s'il est envisageable que les gouvernements établissent une PIM conforme au document 9303, selon les termes de la proposition d'amendements, sans pour autant mettre obligatoirement en place le système de RCP.
59. Un représentant du gouvernement de l'Espagne a invité les gouvernements qui ne sont pas d'accord à s'exprimer, beaucoup de gouvernements ayant déjà fait savoir qu'ils soutiennent la proposition.
60. Le président a observé qu'aucun gouvernement n'a exprimé son désaccord.
61. Un représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que son gouvernement participe au RCP et qu'il n'est donc pas opposé à ce qu'une solution faisant appel au RCP soit établie.
62. L'expert technique prêtant assistance au Bureau est convenu que la réunion tripartite d'experts de février 2015 a déjà décidé de modifier les annexes de la convention pour qu'elles soient davantage conformes à la norme contenue dans le document 9303. Toutefois, comme l'a indiqué la représentante de l'OACI, on peut se conformer pleinement au document 9303 sans pour autant participer au RCP. On ne va donc pas revenir sur la précédente décision et le seul changement à apporter concerne les modalités associées. Se référant au document de travail de la réunion, il a fait observer que toutes les options proposées supposent que les Etats souhaitent participer au RCP pour faciliter la vérification des PIM à leurs frontières. Il est néanmoins possible de se conformer au document 9303 sans passer par le RCP. Auquel cas, on pourra lire la puce et vérifier les caractéristiques physiques des gens de mer, mais on ne pourra pas vérifier l'authenticité de la puce via le système de RCP, lors du contrôle aux frontières.
63. Un représentant du gouvernement de la Norvège a indiqué qu'il serait judicieux que la solution adoptée ne dépende pas du système de RCP, dans la mesure où les Etats ne participent pas tous à ce système actuellement. Il a rappelé que les normes de l'OACI ne sont que des recommandations et qu'en adoptant les amendements aux annexes de la convention n° 185, tels que formulés actuellement, tous les Etats seront contraints de participer à ce système, alors que c'est facultatif seulement pour la délivrance des passeports. Il a donc proposé de supprimer l'exigence liée au RCP de la proposition d'amendements.
64. L'observatrice représentant l'OACI a indiqué être tout à fait d'accord avec le représentant du gouvernement de la Norvège, la participation au RCP n'étant qu'une proposition formulée à l'annexe 9 du document 9303. En outre, en dépit du caractère obligatoire des normes de l'OACI, les Etats ont le droit d'indiquer par une communication à l'OACI les raisons pour lesquelles ils ne sont pas en mesure de respecter ces normes.

- 
65. Un représentant du gouvernement de l'Irlande a fait observer qu'il est inutile de prendre position sur cette option avant d'en avoir discuté avec des experts techniques nationaux.
  66. Un représentant du gouvernement de l'Espagne a indiqué que son gouvernement participe au RCP et qu'il souhaiterait donc passer par ce système pour délivrer les PIM. L'option B présentée dans le document de travail est un compromis entre le coût et l'efficacité de ce système. Néanmoins, il a exprimé l'espoir que les participants débattaient ouvertement des différentes options. Si le RCP fait obstacle à la participation d'autres Etats, il revient alors à l'Etat concerné de choisir.
  67. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a fait savoir à la réunion que son pays participe aussi au RCP. Néanmoins, il a indiqué être d'accord avec les représentants des gouvernements de l'Espagne et de la Norvège et estime que la participation au RCP ne devrait pas être imposée aux pays ayant ratifié la convention. La question du RCP peut être traitée ultérieurement.
  68. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni a soutenu les déclarations précédemment faites. Il a indiqué que son pays participe au RCP, mais qu'il reconnaît néanmoins les passeports délivrés par des pays qui n'y participent pas, lors du contrôle aux frontières. La participation au RCP ne devrait donc pas être un obstacle non plus pour les PIM.
  69. Le vice-président représentant les gens de mer a rappelé que le système de RCP facilite la vérification nécessaire à l'obtention d'un visa et de la permission de descendre à terre. Il a invité les gouvernements à garder à l'esprit que le RCP facilite ce processus.
  70. Une représentante du gouvernement des Etats-Unis s'est référée à la réunion de février 2015 et aux préoccupations qui y ont été soulevées à propos des modifications technologiques. Elle a déclaré que faciliter la vérification de l'identité peut aussi contribuer à faciliter le processus d'obtention du visa. Elle a rappelé que les Etats-Unis continueront d'exiger un visa au titre de la loi sur la naturalisation. Les Etats-Unis délivrent des PIM conformes aux prescriptions des conventions n<sup>os</sup> 108 et 185, après en avoir débattu avec l'OIT.
  71. Le vice-président représentant les armateurs a rappelé que les gouvernements ont consacré du temps et des ressources pour se conformer aux prescriptions actuelles de la convention. Mais cela n'a pas été pour rien puisque, au bout du compte, les gouvernements concernés ont ratifié un instrument international, et des mesures ont été prises pour le mettre en œuvre. Il a également rappelé que, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la convention, des modifications peuvent être apportées pour suivre l'évolution technologique. Il a fait observer que l'OACI se compose de gouvernements étant, pour l'essentiel, les mêmes que ceux représentés ici et que l'occasion leur est donc offerte d'influer sur les modifications apportées par cette organisation. Pour ce qui est des préoccupations soulevées par les gouvernements à propos de la durée de la période de transition, il a indiqué que l'article 3 de la convention prévoit une durée qui laisse amplement le temps aux Etats de mettre en œuvre les amendements aux annexes. Cette question ne devrait pas faire obstacle à l'adoption des modifications qu'il convient de faire pour passer à l'ère numérique.
  72. Un porte-parole représentant le groupe des gens de mer a précisé que les exigences liées au visa imposées aux gens de mer pour entrer sur le territoire ne sont pas les mêmes que celles liées au passeport électronique. Il conviendrait de se concentrer sur la délivrance des PIM et des passeports, et non sur la délivrance du visa. Pour entrer sans visa sur un territoire, le système doit procéder à une vérification auprès de l'Etat, ce qui explique la rigidité des modalités de contrôle de la qualité de gens de mer. Il a attiré l'attention des participants sur l'article 5, paragraphe 9, de la convention, selon lequel: «La reconnaissance des pièces d'identité des gens de mer délivrées par un Membre dépend du respect par celui-ci des prescriptions minimales mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.» Il a rappelé qu'une

---

résolution concernant l'établissement d'une liste d'Etats Membres se conformant aux prescriptions de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, a été adoptée afin que les Etats se conformant aux prescriptions figurent sur une liste blanche, après vérification faite par un groupe du BIT. Jusqu'à présent, seule la Fédération de Russie figure sur cette liste blanche. Le problème dont il est question aujourd'hui est la mise en œuvre efficace de la convention et la facilitation du transit des gens de mer entre les pays. Il est donc essentiel de déterminer le processus de vérification qu'il convient de mettre en place.

73. Par un vote à main levée, la commission a décidé qu'il n'est pas nécessaire d'intégrer le système de délivrance des PIM au RCP pour le moment.

## **V. Propositions d'amendements aux annexes I, II et III de la convention n° 185**

74. La discussion ci-après porte sur les propositions d'amendements aux annexes de la convention n° 185, propositions élaborées par le Bureau sur la base des recommandations de la réunion d'experts de février 2015 et des observations de l'OACI. L'avant-projet d'amendements figure à la partie I du document de travail.
75. Le président a indiqué que huit amendements, numérotés de D1 à D8 dans le document de travail, ont été proposés pour modifier les annexes I, II et III de la convention. Il a rappelé que la conformité avec le document 9303 n'est pas soumise à la participation au RCP, la décision de participer ou non à ce système revenant aux Etats Membres.
76. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a regretté que la commission semble ne pas débattre du principal problème posé par la convention. La Fédération de Russie a exprimé ses préoccupations concernant l'état de la ratification et de la mise en œuvre de la convention, et beaucoup de pays ont partagé son point de vue. Il faut maintenant mettre rapidement au point une solution qui permette à la convention n° 185 de fonctionner efficacement afin qu'elle bénéficie au secteur du transport maritime tout entier, ce secteur étant fondamental pour le bien-être et la survie d'une grande partie de la population mondiale. Si l'OIT n'est pas spécialisée dans les problèmes techniques posés par la convention, elle doit néanmoins évaluer les raisons qui empêchent la convention de fonctionner et définir les mesures à prendre pour aller de l'avant.

### **Propositions d'amendements à l'annexe I**

#### **Paragraphe 1**

77. Une représentante du gouvernement des Etats-Unis a présenté l'amendement D3, soutenu par le représentant du gouvernement du Libéria, qui vise à supprimer les mots «format TD1» dans le premier paragraphe de l'annexe I. Elle a rappelé que, conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la convention, la PIM «ne devra pas être plus grande qu'un passeport ordinaire». Selon le document 9303, les documents d'identité peuvent être délivrés sous trois formats: TD1, TD2 et TD3. Les prescriptions liées à la délivrance des PIM ne devraient donc pas se limiter à un format de petite taille.
78. Le vice-président représentant les armateurs a soutenu cet amendement.
79. Le vice-président représentant les gens de mer a également soutenu cet amendement et a rappelé que, conformément à l'article 3, paragraphe 2, de la convention, la PIM «sera établie dans une matière résistante».

- 
- 80.** L'amendement D3 a été adopté. Par conséquent, l'amendement D6, soumis par la Fédération de Russie, qui appelle à insérer après les mots «format TD1» les mots «ou de format TD2», s'annule.

## **Paragraphe 2**

- 81.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a présenté l'amendement D4, soutenu par le représentant du gouvernement du Libéria, qui visent à supprimer les mots «de format TD1» et «Section 2 de la partie 3 de» dans le deuxième paragraphe de l'annexe I.
- 82.** Les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer ont soutenu cet amendement.
- 83.** L'amendement D4 ont été adoptés. Par conséquent, l'amendement D7, soumis par la Fédération de Russie, qui appelle à insérer, après les mots «format TD1» les mots «format TD2», s'annule.
- 84.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a présenté l'amendement D5, soutenu par le représentant du gouvernement du Libéria, qui vise à supprimer la dernière phrase du deuxième paragraphe de l'annexe I: «La taille de la pièce d'identité est conforme aux spécifications de la section 2 de la partie 5 du document 9303, "Spécifications pour les documents de voyage officiels de format TD1", et la présentation de toutes les données est conforme aux spécifications de la section 3 de la partie 5.»
- 85.** Les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer ont soutenu cet amendement.
- 86.** L'amendement D5 a été adopté. Par conséquent, l'amendement D8, soumis par la Fédération de Russie, qui appelle à insérer après les mots «conforme aux spécifications de la section 3 de la partie 5» les mots «, ou de la section 2 de la partie 6 du document 9303, "Spécifications pour les documents de voyage officiels de format TD2", et la présentation de toutes les données est conforme aux spécifications de la section 3 de la partie 6», s'annule.
- 87.** Une représentante du gouvernement des Etats-Unis a indiqué qu'il convient de répercuter les changements qu'entraîne l'adoption des amendements D3, D4 et D5 relatifs aux documents de voyage officiels de format TD3 dans l'annexe I. Elle a proposé que le comité de rédaction se charge de le faire.
- 88.** L'expert technique prêtant assistance au Bureau a déclaré que l'on a manqué de temps pour déterminer précisément les modifications qu'entraînerait l'adoption de ces trois amendements, le problème étant que les spécifications contenues dans les différentes parties du document 9303 concernant les trois formats TD1, TD2 et TD3 des pièces d'identité ne sont pas vraiment les mêmes, et qu'il faudrait alors répercuter ces modifications dans l'annexe I, en particulier dans les alinéas de son dernier paragraphe. Par exemple, il faudrait inclure trois nouveaux alinéas pour insérer les spécifications des pièces d'identité de format TD3. Il nous faut donc encore du temps pour déterminer toutes les modifications en découlant, et faire vérifier le texte par l'OACI.
- 89.** Un représentant du gouvernement du Brésil s'est demandé si les différentes zones des pièces d'identité, mentionnées dans le dernier paragraphe de l'annexe I, devront alors être modifiées.
- 90.** L'expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que d'autres travaux seraient nécessaires pour déterminer précisément les modifications éventuelles, en particulier concernant les pièces d'identité de format TD2 qui sont très peu répandues dans la pratique.

- 
91. Le vice-président représentant les armateurs a déclaré que son groupe est favorable à ces modifications, à condition que celles-ci suivent le document 9303.
  92. Le vice-président représentant les gens de mer est convenu que le Bureau peut se charger de ces modifications techniques, en collaboration avec l'OACI et en consultant le bureau de la commission, de manière à ce que la version définitive du document soit prête à temps pour être soumise à la Conférence.

### **Paragraphe 3**

93. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a attiré l'attention des participants sur le paragraphe 3 iii) et s'est demandé s'il est encore pertinent de mentionner l'infrastructure à clés publiques de l'OACI, puisque le document 9303 n'exige pas la participation au RCP de l'OACI et que celle-ci est facultative pour les pays qui délivrent des PIM.
94. L'expert technique prêtant assistance au Bureau a fait observer que la partie 12 du document 9303 exige une puce numériquement signée via l'infrastructure à clés publiques de l'OACI pour la distribution des clés, mais qu'il n'est pas obligatoire de participer au RCP de l'OACI, ce système étant différent de l'infrastructure à clés publiques.
95. Le représentant de l'OACI a ajouté que l'on peut mettre en place un échange bilatéral de signature numérique par voie diplomatique via l'infrastructure à clés publiques de l'OACI, puisqu'il est possible d'enregistrer des accords bilatéraux dans ce système. L'avantage du RCP ici est qu'il constitue le seul moyen d'échanger des signatures numériques.

### **Paragraphe 5**

#### **Alinéa i)**

96. Un représentant du gouvernement de l'Espagne a présenté l'amendement D1, soutenu par un représentant du gouvernement du Portugal. Cet amendement est le même que l'amendement D2, soumis par le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran. Ces deux amendements sont donc examinés ensemble et visent à supprimer l'alinéa i) de l'annexe I, paragraphe 6. Selon le représentant du gouvernement de l'Espagne, il est déplacé de demander aux gens de mer d'indiquer des signes physiques particuliers, qui pourraient être par exemple un handicap. Beaucoup de signes physiques figurent déjà sur la photographie de la PIM. La taille serait l'un des signes physiques les plus utiles pour identifier le titulaire de la PIM. Si c'est effectivement ce que l'on cherche à savoir, il conviendrait alors de modifier la formulation actuelle pour préciser que la taille du titulaire doit être indiquée. Comme l'article 7 de la convention prévoit de limiter les données concernant le titulaire à la liste donnée, il est semble-t-il impossible de supprimer certains points.
97. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a indiqué que l'écriture perse et arabe se lit de droite à gauche et craint de ce fait que l'on ne puisse pas lire les informations contenues dans la PIM, puisque trop petites, surtout si les PIM ont la taille d'une carte de crédit. Par conséquent, il serait utile de supprimer certaines informations. En outre, une personne qui ne présente pas de signe distinctif particulier au moment de la délivrance de la PIM pourrait en acquérir au fil du temps, ce qui nécessiterait de réémettre la carte.

- 
- 98.** Le vice-président représentant les armateurs a indiqué être favorable à l'amendement proposé et est convenu qu'il se pourrait que le titulaire de la PIM souhaite ne pas attirer l'attention sur certains signes physiques particuliers. Néanmoins, il s'est demandé si la formulation de la convention permet de ne pas mentionner ce point.
- 99.** Le Conseiller juridique a déclaré qu'il faudrait examiner avec soin les travaux préparatoires qui ont été menés avant l'adoption de la convention n° 185, afin de prendre des décisions juridiquement conformes à la logique de ces travaux. Il a indiqué que la formulation actuelle de l'article 3, paragraphe 7, de la convention – se lisant comme suit «Les données concernant le titulaire de la pièce d'identité des gens de mer se limiteront aux points suivants» – semble sous-entendre que la PIM ne peut pas contenir d'autres points que ceux indiqués, mais qu'elle peut sans doute en contenir moins. L'orateur a indiqué qu'il faut d'abord examiner de près tous les documents pertinents avant de prendre une décision concernant cet amendement.
- 100.** Un représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que, selon les autorités de délivrance du passeport de son pays, il serait illégal de mentionner dans un document délivré par la Norvège un signe physique autre que la taille, ce signe étant de toute façon le signe physique le plus utile pour identifier le titulaire de la PIM.
- 101.** Le vice-président représentant les gens de mer a indiqué qu'au vu de ces éclaircissements il est favorable à cet amendement.
- 102.** Un représentant du gouvernement des Etats-Unis a indiqué qu'il s'agit d'une prescription énoncée dans la convention et a proposé d'insérer une note de bas de page pour indiquer que les administrations ont la possibilité de ne pas mentionner ce point.
- 103.** Un représentant du gouvernement du Brésil s'est demandé si ce point pourrait être retiré de l'annexe, puisque la convention permet d'indiquer tout signe physique particulier dans la PIM. Il a souscrit au raisonnement formulé par les représentants des gouvernements de l'Espagne et de la Norvège et a estimé que cette mention ne serait pas légale dans son propre pays. En outre, il n'a pas vu de référence à ce point dans les documents de l'ISO.
- 104.** Le président a déclaré que la proposition est mise en suspens, en attendant que le Bureau fournisse les informations additionnelles, et que l'amendement sera renvoyé au comité de rédaction.
- 105.** Suite à ces discussions, et après avoir examiné attentivement les travaux préparatoires menés avant l'adoption de la convention n° 185 et de la convention n° 108, le Conseiller juridique a indiqué ce qui suit: l'article 3, paragraphe 7, de la convention n° 185 reprend l'article 4, paragraphe 3, de la convention n° 108 et reproduit la plupart des renseignements énumérés dans cet article, notamment le nom en entier, la date et le lieu de naissance, la nationalité, la photographie et la signature. Lors de l'élaboration du texte de la convention n° 185, le Bureau a soumis des questions aux personnes intéressées, et leurs réponses confirment l'utilité de mentionner des éléments additionnels sur la liste des renseignements qui doivent «au moins» figurer sur la PIM. Se référant à la discussion tenue à la 41<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail en 1958, le Conseiller juridique a fait observer que l'article 4 de la convention n° 108 était supposé établir une liste d'éléments obligatoires, mais que cette liste n'est néanmoins pas exhaustive. Le texte initialement élaboré par le Bureau, qui allait devenir l'article 4, indiquait «contiendra au moins les renseignements ci-après ayant trait au titulaire» (41<sup>e</sup> session de la CIT, 1958, rapport VII, p. 8), et il a été décidé, lors des discussions tenues à la Conférence, que certains renseignements comme la durée de validité, qui ne sont pas obligatoires dans certains pays, ne feraient pas partie de la liste des renseignements devant au moins figurer sur la PIM (41<sup>e</sup> session de la CIT, 1958, Compte rendu des travaux, paragr. 12, p. 247).

- 
- 106.** Revenant aux discussions tenues à la 91<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail en 2003, le Conseiller juridique a fait observer que l'intention des auteurs de la convention n° 185 était d'établir une liste exhaustive et «fermée» de renseignements devant figurer sur la PIM, et de conserver le caractère obligatoire de cette liste. L'expression «contiendra les» employée dans la convention n° 108 n'était donc plus appropriée, puisqu'elle donnait à penser que les renseignements énumérés n'étaient que des exemples de renseignements que pourrait contenir la PIM. Par conséquent, l'expression «contiendra les» a été remplacée par «se limitera aux» pour indiquer clairement que «la pièce d'identité doit contenir un ensemble de renseignements clairs et limités, communs à toutes les PIM délivrées par tout Etat Membre» (91<sup>e</sup> session de la CIT, 2003, Compte rendu des travaux, paragr. 359, p. 20/50) et aussi que «la liste des renseignements à inclure dans la PIM ne doit pas être une liste facultative, mais une liste définitive de renseignements réels comme le nom et le sexe des gens de mer» (*ibid.*, paragr. 382, p. 20/53).
- 107.** Le Conseiller juridique a indiqué que c'est la formulation de l'annexe I de la convention n° 185 qui complique les choses, puisque la liste précisée des «données inscrites sur les pages de renseignements de la pièce d'identité», donc obligatoires, est beaucoup plus longue. La discussion a ensuite porté sur les moyens de concilier les éléments énumérés à l'article 3 et ceux contenus dans l'annexe I. Il a été décidé de préciser que les éléments énumérés dans l'article 3 liés aux «données concernant le titulaire de la pièce d'identité des gens de mer», au regard de ceux énumérés dans l'annexe, concernent non seulement les gens de mer mais aussi le document lui-même (par exemple, numéro de téléphone, courrier électronique et site Internet de l'autorité de délivrance, lieu et date de délivrance, type de désignation du document). Au vu de ces considérations, le Bureau a estimé que les sept points énumérés dans l'article 3, paragraphe 7, de la convention n° 185 ne sont pas facultatifs et qu'ils doivent figurer sur la PIM. Par conséquent, si on supprime l'alinéa *i*), comme le proposent les amendements D1 et D2, l'annexe I révisée ne contiendrait pas d'orientations techniques (par exemple, sur l'emplacement au sein des différentes zones décrites dans la partie 5 du document 9303) pour l'un des éléments prescrits à l'article 3 de la convention, ce qui pourrait poser problème pour la mise en œuvre de la convention. Le Conseiller juridique a indiqué que l'on pourrait, si la commission est d'accord, réexaminer l'adoption des amendements D1 et D2.
- 108.** Un représentant du gouvernement de l'Espagne s'est dit satisfait des explications données par le Conseiller juridique et a ajouté que, si la commission considère qu'il faut modifier ou retirer l'amendement, l'Espagne soutiendra la position de la majorité des membres de la commission. En ce qui concerne la sécurité juridique, il a déclaré qu'il faut être prudent dans l'interprétation des conventions. Il a indiqué que le nom et le sexe du marin, par exemple, devraient figurer sur la PIM.
- 109.** Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a fait observer que, selon les explications du Conseiller juridique, la clause «se limitera aux points suivants» ne sous-entend pas que la liste puisse contenir moins de renseignements. Il s'est déclaré peu convaincu du caractère non facultatif des renseignements énumérés.
- 110.** Le Conseiller juridique a indiqué que les renseignements devant figurer sur la PIM prévus dans l'annexe révisée ne sont pas facultatifs, puisqu'ils ont été établis à partir des prescriptions et des listes obligatoires de l'OACI. On peut donc seulement retirer les points qui ne figurent pas sur la liste.
- 111.** Le président a déclaré que la réunion a décidé de conserver l'alinéa *i*).
- 112.** L'amendement D1 a été retiré et, par conséquent, l'amendement D2, identique en substance, s'annule.
- 113.** Le paragraphe 5, alinéa *i*), a été adopté.

---

Alinéa r)

114. Le président du groupe gouvernemental a demandé si la deuxième lettre du code dans la zone lisible à la machine doit impérativement être «S» ou si on peut remplacer les lettres «PS» par «PK».
115. Un expert technique prêtant assistance au Bureau a rappelé que l'OACI impose la lettre «P» pour la première lettre de la PIM de format TD3, et la lettre «I» pour la PIM de formats TD1 et TD2. Par conséquent, les participants peuvent choisir n'importe quelle lettre ou numéro pour la deuxième position.
116. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a proposé un sous-amendement pour remplacer les lettres «PS» par les lettres «PK» afin d'éviter toute confusion. La Fédération de Russie comme la République islamique d'Iran délivrent déjà des documents officiels et des passeports avec les lettres «PS» dans les zones lisibles à la machine.
117. Le paragraphe 5, alinéa r), a été adopté, tel que sous-amendé.
118. Le paragraphe 5 a été adopté, tel que sous-amendé.

### **Paragraphe 6**

119. Concernant les propositions d'amendements qui ont été soumises à l'OACI pour examen, l'expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que l'OACI a proposé de modifier légèrement l'alinéa f) du paragraphe 6 et d'ajouter après «code pays» les mots «conformément à la section 5 de la partie 3 du document 9303».
120. Le président a déclaré que personne ne s'oppose à cette modification. Le paragraphe 6 a été adopté tel que sous-amendé.

### **Paragraphe 7**

121. Le paragraphe 7 a été adopté.
122. La secrétaire générale a indiqué qu'il conviendra de répercuter les modifications dans l'ensemble du texte de l'annexe I. Elle a indiqué que les propositions d'amendements ont été examinées par le comité de rédaction et ensuite par les collègues de l'OACI, et remercie ces derniers d'avoir revu aussi rapidement le texte proposé. L'OACI a suggéré une seule modification dans le texte, afin de l'aligner sur sa terminologie, et de mentionner la forme écrite du «Document 9303» par «Doc 9303». En outre, à la quatrième ligne du paragraphe 1 du document D11, elle a proposé de supprimer le mot «officiel» avant «document de voyage».
123. La réunion a adopté les propositions d'amendements à l'annexe I, tels que sous-amendés.

### **Propositions d'amendements à l'annexe II**

124. Le représentant du gouvernement de l'Inde a demandé qu'on lui confirme à des fins de clarifications, ce qui a été fait par le président, que les données biométriques fondées sur les empreintes digitales ne seraient plus acceptées après l'entrée en vigueur des amendements aux annexes et que les données biométriques seront fondées sur la reconnaissance faciale.
125. La réunion a adopté les propositions d'amendements à l'annexe II.



---

## **Propositions d'amendements à l'annexe III**

126. La réunion a adopté les propositions d'amendements à l'annexe III.
127. Un représentant du gouvernement de la Géorgie a remercié le comité de rédaction pour les projets de proposition d'amendements qu'il a préparés et a remercié aussi chaleureusement le secrétariat pour les travaux réalisés pendant cette réunion.
128. La réunion a adopté l'ensemble des propositions d'amendements aux annexes I, II et III de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telles que sous-amendés. Les propositions d'amendements figurent à l'annexe I.

## **VI. Examen du projet de résolution sur la mise en œuvre de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et entrée en vigueur des amendements proposés à ces annexes, y compris les mesures transitoires**

129. La secrétaire générale a présenté le projet de résolution qui a été élaboré par le BIT en tenant compte des discussions du Bureau de la commission.
130. Un expert technique prêtant assistance au Bureau a souligné l'importance de prendre contact avec les autorités de délivrance des passeports, les autorités aux frontières et les fabricants de lecteurs de passeports pour veiller à ce qu'ils reconnaissent et acceptent plus largement les PIM. La première chose importante à faire serait que le Bureau donne des explications en mettant des informations à la disposition des fabricants de lecteurs de passeports, afin de les sensibiliser à l'existence des PIM et à leur importance pour ce secteur.

### ***Paragraphes 1 à 5***

131. Les paragraphes 1 à 5 ont été adoptés.

### ***Paragraphe 6***

132. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a proposé d'inclure les mots «en tenant compte de leur législation nationale» à la fin du paragraphe.
133. Le paragraphe 6 a été adopté, tel qu'amendé.

### ***Paragraphes 7 et 8***

134. Les paragraphes 7 et 8 de l'introduction ont été adoptés.

### ***Alinéa a)***

135. L'alinéa *a)* a été adopté.

**136.** Les discussions concernant les alinéas *b)* et *e)* sont liées et sont donc retranscrites ensemble. L'alinéa *b)*, tel que rédigé, se lit comme suit:

*b)* les Membres pour lesquels la ratification de la convention a été enregistrée avant la date d'entrée en vigueur des amendements dont il est question à l'alinéa *a)* ci-dessus peuvent, conformément au paragraphe 2 de l'article 8 de la convention, adresser au Directeur général, dans un délai de six mois suivant l'adoption des amendements, une notification précisant que ces amendements n'entreront pas en vigueur à son égard ou n'entreront en vigueur, à la suite d'une nouvelle notification, qu'à une date ultérieure qui ne devrait pas excéder trois ans à partir de l'entrée en vigueur des amendements, permettant ainsi aux Membres de continuer à délivrer des pièces d'identité des gens de mer au titre de la convention avant l'amendement de ses annexes pendant cette période;

**137.** Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni a demandé si les participants pouvaient examiner la possibilité de définir une période de transition plus longue que la période de trois ans dont il a été débattu lors de la précédente réunion tripartite d'experts.

**138.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a rappelé qu'il est favorable à une période de transition de cinq à dix ans, dix ans étant l'option privilégiée.

**139.** Un représentant du gouvernement du Brésil a rappelé que le document à l'examen allait être une résolution de la Conférence internationale du Travail et qu'il revient donc à celle-ci de décider de cette question en dernier lieu. La résolution adoptée à la présente réunion sera ensuite une résolution au niveau de la Conférence. Dans ce contexte, on peut donc examiner la question de la durée, et les recommandations de la réunion pourront être prises en considération. Il a également attiré l'attention sur le paragraphe 2 de l'article 8 de la convention, en vertu duquel tout Membre peut adresser au Directeur général une notification précisant que cet amendement n'entrera pas en vigueur à son égard ou n'entrera en vigueur qu'à une date ultérieure.

**140.** Un représentant du gouvernement du Bangladesh est convenu que la période de transition pourrait être de cinq ans.

**141.** Un représentant du gouvernement de l'Espagne a indiqué qu'il soutient la déclaration du représentant du gouvernement de la Fédération de Russie et que celui-ci fait preuve d'une grande souplesse puisqu'il est prêt à accepter une période de cinq ans plutôt que les dix ans initialement proposés.

**142.** Le vice-président représentant les armateurs s'est déclaré en faveur d'une période de transition qui ne soit pas trop longue. Dix ans, c'est une longue période, et la période de cinq ans aussi proposée par les représentants des gouvernements de la Fédération de Russie et de l'Espagne est plus raisonnable.

**143.** Le vice-président des gens de mer a fait savoir qu'il respecte l'avis du gouvernement de la Fédération de Russie, le seul gouvernement à mettre effectivement en œuvre la convention à ce jour. Néanmoins, attendre dix ans pose problème. Les gens de mer ont déjà attendu treize ans pour que la convention soit opérationnelle. Les amendements à la convention entrent en vigueur six mois après leur adoption, et les pays ayant ratifié la convention ont encore trois ans pour s'y préparer. Les PIM délivrées sont valides pendant cinq ans, les pays disposent donc de huit ans déjà avant que les nouvelles dispositions ne s'appliquent. Si la période de transition est portée à dix ans, il faudrait alors attendre quinze ans en tout pour que les nouvelles PIM soient effectivement en fonctionnement. Il a souligné que l'objet de la présente réunion est de rendre la convention opérationnelle dans la pratique. Les gens de mer ont besoin d'un instrument qu'ils peuvent réellement appliquer.

- 
144. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni, répondant à la question soulevée par les armateurs, a rappelé qu'on ne saurait refuser aux gens de mer la descente à terre ou le transit au seul motif que l'on ne peut pas authentifier leur PIM, dès lors que celle-ci a été délivrée en conformité avec la convention. Puisque les autorités aux frontières ont les moyens de vérifier les passeports qui n'ont pas été délivrés via le RCP, elles ne devraient pas refuser l'entrée des gens de mer dans le pays lorsque leur pièce d'identité ne peut pas être authentifiée par le RCP. Il a indiqué que le groupe gouvernemental est favorable à une période de cinq ans.
  145. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que son groupe acceptera la période de cinq ans.
  146. Le vice-président des gens de mer a souscrit aux observations du représentant du gouvernement du Royaume-Uni. S'il faut mentionner une durée dans la résolution, son groupe serait favorable à une période de transition de cinq ans.
  147. Un groupe de rédaction a proposé d'ajouter un nouvel alinéa e) se lisant comme suit: «la non-authentification d'une PIM par une clé sécurisée ou un code-barres ne devrait pas être la seule raison de refuser l'entrée ou la descente à terre d'un marin, et».
  148. Le vice-président représentant les armateurs a proposé d'ajouter les mots «ou le transit à destination du navire ou en provenance de celui-ci».
  149. Le vice-président représentant les gens de mer a approuvé le sous-amendement proposé.
  150. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni a proposé de remplacer «PIM» par les mots «pièces d'identité des gens de mer» pour respecter le langage employé dans la résolution.
  151. Un expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que l'expression «non-authentification par une clé sécurisée ou un code-barres» n'est pas couramment utilisée dans la terminologie de l'OACI et a proposé de la remplacer par «non-authentification d'une puce électronique sans contact ou d'un code-barres».
  152. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a pris note des préoccupations exprimées par les gens de mer concernant la période de transition de dix ans proposée et a indiqué que la période de cinq ans aussi proposée est acceptable.
  153. Le vice-président des gens de mer a réaffirmé que son groupe est favorable à la période de transition de cinq ans, sous réserve que le nouvel alinéa e) soit ajouté.
  154. Le vice-président des armateurs s'est dit favorable à la période de cinq ans.
  155. Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie s'est dit préoccupé par la formulation actuelle qui pourrait être interprétée comme étant l'autorisation accordée au marin d'entrer sur un territoire même en l'absence d'une puce et d'informations concernant le titulaire. Le texte devrait indiquer clairement que la puce doit être lisible, mais que son authentification n'est pas nécessaire.
  156. Le président a précisé qu'il s'agit des cas dans lesquels la PIM contient une puce électronique lisible à la machine.
  157. Le vice-président représentant les armateurs a précisé que la discussion concerne le cas dans lequel les gens de mer sont en possession d'une pièce d'identité, mais qu'elle n'est pas lisible à la machine pour une raison ou une autre. L'absence de structure permettant de lire ces

---

pièces ne devrait pas être la seule raison d'interdire aux marins l'entrée sur un territoire, et les autorités aux frontières devraient accepter d'autres justificatifs matériels d'identité.

- 158.** Le vice-président représentant les gens de mer a souscrit à ces propos.
- 159.** Un représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a proposé d'ajouter les mots «en l'absence de l'équipement nécessaire».
- 160.** Le vice-président représentant les gens de mer a indiqué que son groupe estime que le texte actuel est correct.
- 161.** Un expert technique prêtant assistance au Bureau a indiqué que la «non-authentification» signifie que les autorités aux frontières n'ont pas la capacité de lire les informations contenues dans la puce ou le code-barres. Il a ajouté que ces autorités pourraient ne pas être en mesure de le faire parce qu'elles ne disposent pas de l'équipement nécessaire. En outre, le fait qu'un marin ne soit pas en possession d'une PIM conforme à la convention n° 185 pourrait être une autre raison pour les pays ayant ratifié la convention de lui refuser la descente à terre. Si elles ne peuvent pas authentifier les PIM, la plupart des autorités refuseront l'entrée sur leur territoire, puisqu'il pourrait s'agir d'une fausse pièce. Il conviendrait donc d'employer la terminologie appropriée.
- 162.** Le vice-président représentant les gens de mer a rappelé que l'on parle ici des PIM qui sont conformes aux prescriptions actuelles et qu'elles ne contiennent donc pas de puce électronique sans contact. Une référence au code-barres pourrait alors suffire.
- 163.** Un représentant du gouvernement de l'Inde a indiqué que l'ajout du nouvel alinéa *e*) découle de la discussion concernant l'alinéa *b*) et que l'on a débattu de la période de transition entre l'ancien et le nouveau document. L'alinéa *e*) est nécessaire pour la période de transition. Il a donc proposé que les deux alinéas soient regroupés en un sous-amendement de l'alinéa *b*) qui se lirait, après le texte original finissant par «durant cette période» comme suit: «durant cette période, la non-authentification du code-barres de la pièce d'identité des gens de mer, émise au titre de la convention, ne devrait pas être la seule raison de refuser au marin l'entrée ou l'accès à la descente à terre ou au transit à destination du navire ou en provenance de celui-ci».
- 164.** Le vice-président représentant les armateurs a indiqué que si les autorités de contrôle aux frontières compétentes ne sont pas en mesure de lire les pièces d'identité pour une raison ou une autre, d'autres procédures doivent être mises en place.
- 165.** Le vice-président représentant les gens de mer a approuvé la formulation proposée. La convention prévoit diverses raisons valables que pourraient invoquer les pays pour refuser l'entrée du marin sur leur territoire, mais ceux-ci ne peuvent pas invoquer de raisons techniques.
- 166.** Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a fait observer que selon la technologie utilisée, il se pourrait que les données contenues dans la PIM soient lisibles, mais que pour des raisons technologiques elles ne puissent pas être authentifiées. Il a ajouté qu'il serait logique de conserver la référence à la puce électronique pour encourager les pays à l'utiliser.
- 167.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que, si les groupes des armateurs et des gens de mer acceptent la proposition, telle qu'amendée, les gouvernements l'accepteront aussi.

- 
168. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a indiqué que la formulation de l'alinéa *b)* est trop restrictive, dans la mesure où elle ne prend en compte que les situations dans lesquelles l'authentification du code-barres n'est pas possible. L'alinéa devrait aussi faire références aux cas plus généraux où les autorités administratives ne sont pas en mesure d'authentifier les PIM à cause d'une défaillance du système.
169. Le vice-président représentant les gens de mer a fait observer que les alinéas *b)* et *e)*, tels que sous-amendés, ont déjà été adoptés et devraient être conservés tels quels.
170. Un représentant du gouvernement du Brésil a indiqué que, même si l'alinéa *e)* du projet de résolution a été approuvé, l'ensemble de la résolution n'a pas encore été adopté et il est donc encore possible d'en débattre. En outre, l'observation du conseiller technique, qui a précisé le sens de l'expression «non authentifiée», a donné lieu à de nouvelles considérations. La résolution est liée à l'article 6 de la convention, et il est important d'assurer la cohérence entre le langage utilisé dans la résolution et celui de l'article.
171. Les alinéas *b)* et *e)* ont été adoptés, tels que sous-amendés par le groupe de rédaction.

#### Alinéas *c)*, *d)* et *f)*

172. L'alinéa *c)* a été adopté.
173. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni a proposé de remplacer le mot «doit» par le mot «devrait» dans les alinéas *d)* et *f)*.
174. L'alinéa *d)* a été adopté, tel qu'amendé.
175. L'alinéa *f)* a été adopté, tel qu'amendé.
176. La résolution telle qu'amendée figure à l'annexe II.

## **VII. Examen du projet de résolution sur la facilitation de l'accès à la permission de descendre à terre et au transit des gens de mer**

177. Le vice-président représentant les armateurs a présenté le projet de résolution et a rappelé l'importance pour les gens de mer d'accéder à la permission de descendre à terre et au transit à destination de leurs navires et en provenance de celui-ci. La résolution a été proposée conjointement par les groupes des gens de mer et des armateurs, et les mots «et les membres» ont été laissés entre crochets, puisque les groupes souhaitent inclure dans la résolution tous les membres de la commission, ainsi que les observateurs.
178. Le vice-président représentant les gens de mer a souligné l'importance de faciliter la permission de descendre à terre et le transit des gens de mer et a invité les gouvernements à s'associer à la résolution.
179. Le président du groupe gouvernemental a souscrit au projet de résolution.
180. Le président a indiqué que le premier paragraphe du projet de résolution devrait commencer par les mots «commission ad hoc».
181. La secrétaire générale a précisé que cette formulation comprend les observateurs aussi.

---

**182.** Le vice-président représentant les armateurs a proposé d'ajouter les mots «et adopté» après «examiné» au paragraphe 3.

**183.** La résolution a été adoptée, telle qu'amendée. Le texte de la résolution figure à l'annexe III.

## **VIII. Levée de la séance**

**184.** Dans leurs observations finales, les vice-présidents représentant les armateurs et les gens de mer, ainsi que le président du groupe gouvernemental et les observateurs, se sont dits satisfaits de la coopération et de la participation des différents groupes. Ils ont remercié l'expert technique prêtant assistance au Bureau et l'observatrice représentant l'OACI d'avoir apporté des éclaircissements sur des éléments techniques. Ils ont reconnu que la mise en œuvre de changements techniques demande du temps et ont exprimé l'espoir que les annexes amendées déboucheront sur l'établissement d'une PIM fiable qui facilitera la descente à terre et le transit des gens de mer.

---

## Annexe I

### Propositions d'amendements aux annexes I, II et III de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

Remplacer l'actuelle annexe I par le texte suivant:

*Annexe I*

*Modèle pour la pièce d'identité des gens de mer*

1. Sous réserve des exigences impératives de l'article 3 de la présente convention, la pièce d'identité des gens de mer (PIM), dont la forme et la teneur sont exposées ci-après, est conforme – en ce qui concerne les matières utilisées pour sa fabrication et la présentation et le stockage des données qu'elle contient – aux prescriptions obligatoires pour les documents de voyage énoncées dans le document 9303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatif aux documents de voyage lisibles par machine, étant dûment tenu compte de toute recommandation ou orientation figurant dans ledit document.
2. L'expression «document 9303» désigne le texte tel que publié par l'OACI dans sa septième édition (2015), et tel qu'il pourra être amendé par la suite conformément aux procédures de l'OACI en la matière. Les références dans la présente annexe à des dispositions particulières du document 9303 visent la septième édition de ce document, mais s'entendront également comme renvoyant aux dispositions correspondantes de toute édition ultérieure. Le Directeur général du Bureau international du Travail pourra périodiquement, sur demande du Conseil d'administration, élaborer des orientations à l'intention des Membres concernant des dispositions particulières du document 9303 devant être prises en compte.
3. La PIM est une pièce d'identité électronique lisible à la machine ayant les caractéristiques physiques énoncées dans la section 2 de la partie 3 du document 9303 relative aux spécifications communes à tous les documents de voyage lisibles à la machine. L'impression et les polices de caractère utilisées dans la zone d'inspection visuelle et la zone de lecture automatique sont conformes aux spécifications respectives des sections 3 et 4 de la partie 3 du document 9303.
4. La PIM contient un circuit intégré sans contact d'une capacité de stockage de données d'au moins 32 kilo-octets, et les données sont encodées et signées numériquement conformément aux parties 9, 10, 11 et 12 du document 9303. Le circuit intégré sans contact répond à toutes les exigences de la structure de données logique (SDL) exposées dans la partie 10 du document 9303, mais contient uniquement les éléments de données qui y sont indiqués comme obligatoires. La confidentialité des données relatives aux gens de mer stockées dans le circuit intégré sans contact est protégée par un mécanisme de contrôle de l'accès à la puce conforme aux prescriptions de la partie 11 du document 9303. Les données stockées dans la SDL se limitent aux métadonnées et aux fichiers nécessaires à l'utilisation de la puce et de ses éléments de sécurité, ainsi qu'aux éléments de données suivants, qui sont déjà visibles et qui peuvent donc faire l'objet d'un examen visuel, dans les zones d'inspection visuelle et de lecture automatique de la PIM:
  - a) dans le groupe de données 1 de la SDL: une reproduction des données de la zone de lecture automatique mentionnées ci-après;
  - b) dans le groupe de données 2 de la SDL: la représentation biométrique exigée au paragraphe 8 de l'article 3 de la présente convention, qui est conforme à la partie 9 du document 9303 concernant l'image faciale comme élément biométrique principal. L'image faciale du marin est une copie de la photographie mentionnée au paragraphe o) ci-après, mais compressée en un fichier de 15 à 20 kilo-octets;

- 
- c) l'objet de sécurité du document est nécessaire pour valider l'intégrité des données stockées dans la SDL en utilisant l'infrastructure à clés publiques de l'OACI définie dans la partie 12 du document 9303.
5. La PIM est protégée des altérations, des substitutions de photographie ou de toute autre manipulation frauduleuse par le respect des exigences de la partie 2 du document 9303 concernant les spécifications pour la sécurité de la conception, de la fabrication et de la délivrance des documents de voyage lisibles à la machine. Elle est protégée par au moins trois des éléments de sécurité physique figurant sur la liste de l'annexe A de la partie 2 du document 9303. Des exemples de tels éléments de sécurité physique sont:
- éléments optiquement variables <sup>1</sup> dans le support ou le laminat de la pièce d'identité;
  - éléments tactiles <sup>2</sup> dans le support de la pièce d'identité;
  - éléments de perforation laser <sup>3</sup> dans le support;
  - motif de guillochis en deux tons <sup>4</sup> à l'arrière-plan de la pièce d'identité;
  - texte micro-imprimé <sup>5</sup> à l'arrière-plan du document;
  - encre fluorescente sous lumière ultraviolette;
  - encre à propriétés optiquement variables;
  - image stéganographique <sup>6</sup> incorporée à la pièce d'identité.
6. Les éléments de données devant figurer dans la pièce d'identité, ainsi que leur emplacement au sein des différentes zones décrites dans le document 9303, sont indiqués ci-après, la PIM ne devant contenir aucune autre information:
- a) Etat émetteur: nom complet dans la zone I, sans dénomination du champ;
  - b) catégorie de document: «PIM» dans la zone I, sans dénomination du champ;
  - c) symbole indiquant la présence d'une puce électronique décrit dans la section 2.3 de la partie 9 du document 9303: dans la zone I, sans dénomination du champ;
  - d) nom complet du marin, tel que défini dans le document 9303, en un champ unique indiquant l'identifiant primaire, suivi d'une virgule, puis d'un espace, puis de l'identifiant secondaire: dans la zone II, avec dénomination du champ;
  - e) sexe du marin indiqué par la lettre «F» pour féminin, «M» pour masculin ou «X» pour non précisé: dans la zone II, avec dénomination du champ;

<sup>1</sup> Un élément optiquement variable est une image ou un élément dont l'apparence (couleur ou dessin) varie selon l'angle de vision ou d'éclairage.

<sup>2</sup> Un élément tactile est un élément de la surface donnant au document un «toucher» particulier.

<sup>3</sup> La perforation laser est un procédé utilisant le laser pour créer des chiffres, du texte ou des images par perforation du support.

<sup>4</sup> Un guillochis est un motif en traits fins continus, habituellement généré par ordinateur et formant une image unique qu'il n'est possible de reproduire exactement qu'en accédant au matériel, au logiciel et aux paramètres utilisés pour créer le dessin d'origine.

<sup>5</sup> Une micro-impression se compose de texte ou de symboles imprimés d'une taille inférieure à 0,25mm/0,7 point pica.

<sup>6</sup> La stéganographie est l'utilisation d'une image ou d'une information encodée ou cachée au sein d'une image visuelle primaire.



- 
- f)* nationalité du marin selon le code des noms de pays à trois lettres de l'Organisation internationale de normalisation, conformément à la section 5 de la partie 3 du document 9303: dans la zone II, avec dénomination du champ;
- g)* date de naissance du marin, au format JJbMMbAAAA, le symbole «b» désignant un seul espace vide (par exemple, 23 03 1982): dans la zone II, avec dénomination du champ;
- h)* lieu de naissance du marin: dans la zone II, avec dénomination du champ;
- i)* tout signe physique particulier pouvant faciliter l'identification du marin: dans la zone II, avec dénomination du champ. Si l'autorité de délivrance décide de n'enregistrer aucun signe distinctif, ou si le marin n'en a pas, ce champ comporte l'une des mentions suivantes: «Aucun», «None» ou «Ninguna»;
- j)* numéro unique de document attribué à la PIM par l'autorité qui la délivre, ne comportant pas plus de neuf caractères: dans la zone I pour les documents de format TD3, avec dénomination du champ, ou dans la zone III pour les documents de format TD1 ou TD2, avec dénomination du champ;
- k)* date de délivrance de la PIM, au format JJbMMbAAAA, le symbole «b» désignant un seul espace vide (par exemple, 31 05 2014): dans la zone III, avec dénomination du champ;
- l)* date d'expiration de la PIM, au format JJbMMbAAAA, le symbole «b» désignant un seul espace vide (par exemple, 31 05 2019): dans la zone III, avec dénomination du champ;
- m)* lieu de délivrance de la PIM: dans la zone III, avec dénomination du champ;
- n)* signature ou marque habituelle du marin: dans la zone IV, sans dénomination du champ;
- o)* photographie du marin, conforme aux spécifications énoncées dans la partie 3 du document 9303: dans la zone V, sans dénomination du champ;
- p)* la mention ci-après indiquée, en français, anglais ou espagnol, dans la zone VI, sans dénomination du champ:
- «Le présent document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du Travail. Le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport.»;
- q)* nom de l'autorité de délivrance et coordonnées (numéro de téléphone y compris l'indicatif du pays, ou URL du site Internet, ou les deux) du centre permanent désigné en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 de la présente convention: dans la zone VI, avec en français, anglais ou espagnol la dénomination de champ suivante: «Coordonnées de l'autorité de délivrance»;
- r)* zone de lecture automatique imprimée dans la zone VII selon les spécifications de la section 4 de la partie 3 du document 9303, contenant tous les éléments de données obligatoires indiqués à la section 4.2 de la partie 4 (pour le format TD3), de la partie 5 (pour le format TD1) ou de la partie 6 (pour le format TD2). Les deux premiers caractères de la ligne supérieure lisible à la machine sont «IS» pour le format TD1 ou TD2, ou «PM» pour le format TD3.

- 
7. Les éléments de données supplémentaires suivants sont contenus dans les seuls documents de format TD3:
- a) code de document: les lettres «PM» dans la zone I, avec dénomination de champ;
  - b) Etat émetteur selon le code des noms de pays à trois lettres de l'Organisation internationale de normalisation, conformément à la section 5 de la partie 3 du document 9303: dans la zone I, avec dénomination du champ;
  - c) nom de l'autorité de délivrance: dans la zone III, avec dénomination du champ.

**Remplacer l'actuelle annexe II par le texte suivant:**

*Annexe II*

*Base de données électronique*

Les renseignements à fournir pour chaque enregistrement dans la base de données électronique que tout Membre doit tenir à jour conformément aux paragraphes 1, 2, 6 et 7 de l'article 4 de la présente convention doivent se limiter aux éléments suivants:

*Section 1*

1. Etat émetteur tel qu'indiqué dans la zone d'inspection visuelle de la pièce d'identité du marin (PIM).
2. Nom en entier du marin tel qu'inscrit dans la zone d'inspection visuelle de la PIM.
3. Numéro unique de document à neuf caractères attribué à la PIM.
4. Date d'expiration, de suspension ou de retrait de la PIM, indiquée au format JJbMMbAAAA, le symbole «b» désignant un seul espace vide (par exemple, 31 05 2019).

*Section 2*

1. Image faciale compressée du marin telle que stockée dans le circuit intégré sans contact de la PIM.
2. Photographie du marin telle qu'imprimée dans la zone d'inspection visuelle de la PIM.
3. Précisions sur toutes les demandes de renseignements effectuées concernant la PIM.

**Remplacer les trois premiers paragraphes de l'actuelle annexe III par le texte suivant:**

La présente annexe expose les prescriptions minimales concernant les procédures qui doivent être adoptées par chaque Membre, conformément à l'article 5 de la présente convention, pour la délivrance de pièces d'identité des gens de mer (PIM), y compris les procédures de contrôle de qualité.

La Partie A donne la liste des résultats obligatoires que chaque Membre doit obtenir au minimum après la mise en place d'un système de délivrance des PIM.

La Partie B recommande les procédures et les pratiques permettant d'atteindre ces résultats. Les Membres doivent en tenir pleinement compte, mais elle n'est pas obligatoire.

Nonobstant ce qui précède, chaque Membre doit respecter l'ensemble des prescriptions obligatoires pertinentes du document 9303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'expression «document 9303» désigne le texte tel que publié par l'OACI dans sa septième édition (2015), et tel qu'il pourra être amendé par la suite conformément aux procédures de l'OACI en la matière. Les Membres doivent aussi tenir pleinement compte des recommandations ou orientations pertinentes contenues dans le document 9303, en particulier dans la partie 2 de ce document et dans ses annexes.

---

## Annexe II

### **Résolution concernant la mise en œuvre de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et l'entrée en vigueur des amendements proposés à ses annexes, y compris les mesures transitoires**

La Commission tripartite maritime ad hoc instituée par le Conseil d'administration du BIT en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003;

S'étant réunie à Genève du 10 au 12 février 2016;

Ayant examiné et adopté les amendements proposés à l'annexe I, l'annexe II et l'annexe III de la convention;

Notant que les amendements proposés doivent être soumis à la Conférence internationale du Travail en vue de leur adoption, conformément au paragraphe 1 de l'article 8 de la convention;

Notant que les amendements proposés établissent que, sous réserve des exigences impératives de l'article 3 de la convention, la pièce d'identité des gens de mer est conforme aux prescriptions obligatoires pour les documents de voyage lisibles par machine, énoncées dans le document 9303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatif aux documents de voyage lisibles par machine, septième édition, et tel qu'amendé par la suite;

Notant aussi la nécessité de laisser aux Membres un temps suffisant pour effectuer toute révision nécessaire de leurs pièces d'identité et procédures nationales relatives aux gens de mer, en vue de mettre en œuvre les amendements proposés, en tenant compte de leur législation nationale;

Soulignant que les amendements proposés n'ont pas pour but d'affecter la validité des pièces d'identité des gens de mer déjà délivrées selon les dispositions de la convention,

Recommande que, lors de l'adoption des amendements proposés aux annexes de la convention, la Conférence internationale du Travail précise que:

- a) les amendements entreront en vigueur un an après leur adoption par la Conférence internationale du Travail, conformément au paragraphe 1 de l'article 3 et au paragraphe 1 de l'article 8 de la convention;
- b) les Membres pour lesquels la ratification de la convention a été enregistrée avant la date d'entrée en vigueur des amendements dont il est question à l'alinéa a) ci-dessus peuvent, conformément au paragraphe 2 de l'article 8 de la convention, adresser au Directeur général, dans un délai de six mois suivant l'adoption des amendements, une notification précisant que ces amendements n'entreront pas en vigueur à son égard ou n'entreront en vigueur, à la suite d'une nouvelle notification, qu'à une date ultérieure qui ne devrait pas excéder cinq ans à partir de l'entrée en vigueur des amendements, permettant ainsi aux Membres de continuer à délivrer des pièces d'identité des gens de mer au titre de la convention avant l'amendement de ses annexes pendant cette période;
- c) l'entrée en vigueur des amendements ou l'expiration de la période de transition antérieure n'aura pas d'incidence sur les pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément aux anciennes dispositions. En conséquence, les Membres devraient considérer que les pièces d'identité des gens de mer resteront en vigueur jusqu'à leur date d'expiration ou jusqu'à leur date de renouvellement conformément au paragraphe 6 de l'article 3 de la convention, si cette date est plus rapprochée;

- 
- d)* en donnant effet aux dispositions de la convention, les Membres devraient prendre les mesures appropriées pour promouvoir une coopération efficace entre toutes les autorités nationales concernées, y compris entre les autorités de délivrance des passeports électroniques et celles chargées de délivrer les pièces d'identité des gens de mer;
  - e)* l'incapacité à lire la pièce d'identité des gens de mer, délivrée au titre de la convention, ne devrait pas être la seule raison de refuser l'entrée ou l'accès à terre, ou le transit des gens de mer vers le navire ou au départ de celui-ci;
  - f)* en vue de faciliter la mise en œuvre de la convention, le Bureau international du Travail devrait attirer l'attention de tous les acteurs concernés sur la nécessité d'éliminer tous obstacles actuels à l'utilisation efficace des pièces d'identité des gens de mer.

---

## Annexe III

### Résolution concernant la facilitation de l'accès à terre et du transit des gens de mer

La Commission tripartite maritime ad hoc instituée par le Conseil d'administration du BIT en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003;

S'étant réunie à Genève du 10 au 12 février 2016;

Ayant examiné et adopté les amendements proposés aux annexes I, II et III de la convention,

Rappelle que, à ses 91<sup>e</sup> et 94<sup>e</sup> sessions maritimes, la Conférence internationale du Travail a adopté des résolutions concernant le travail décent des gens de mer, lesquelles soulignent notamment que l'accès aux installations à terre, la permission de descendre à terre et la facilitation du transit sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, par conséquent, à la concrétisation du travail décent pour ces derniers;

Rappelle également que le mandat fondamental de l'Organisation est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

Salue les efforts déployés par un certain nombre de pays pour faciliter l'accès à terre et le transit des gens de mer par-delà leurs frontières souveraines;

Reconnaît que les pays cherchent à sécuriser leurs frontières aériennes, terrestres et maritimes;

Exprime sa préoccupation devant les difficultés auxquelles continuent de faire face les gens de mer pour avoir la permission de descendre à terre, et lors du transit vers leur navire et au départ de celui-ci;

Appelle à l'harmonisation des formalités et des procédures qui facilitent l'accès à terre et aux installations de bien-être se trouvant dans les ports, ainsi que le transit des gens de mer vers leur navire et au départ de celui-ci;

Invite les pays à mettre en œuvre des mesures pour faciliter le transit des gens de mer vers leur navire et au départ de celui-ci, ainsi que l'accès à terre; et

Invite également le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de rester saisi de cette question, y compris en collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies.



---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**





---

Chairperson of the Ad Hoc Tripartite Maritime Committee  
for the amendment of the Convention No. 185  
Président de la Commission tripartite maritime ad hoc chargée  
de l'amendement de la convention n° 185  
Presidente del Comité Tripartito Marítimo *ad hoc*  
para la enmienda del Convenio núm. 185

Capt. Thomas HEINAN, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Governments representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**BANGLADESH**

Mr Md. Shahjahan HOWLADER, Deputy Director (Shipping), Department of Shipping, Dhaka, Bangladesh.

Mr Fakhru ISLAM, Chief Engineer & Ship Surveyor, Department of Shipping, Dhaka, Bangladesh.

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sr. Fernando Antônio DE ARAÚJO LIMA JÚNIOR, Coordenador General de Fiscalización del Trabajo, Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Brasilia, Brasil.

Sr. Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA, Segundo Secretario, Misión Permanente del Brasil, Ginebra, Suiza.

**CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA**

Mr Chanboroth BOU, Labour Counsellor, Permanent Mission of Cambodia, Genève, Suisse.

Mr Sokha YANG, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of Cambodia, Genève, Suisse.

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

M<sup>me</sup> Corine Elsa ANGONEMANE MVONDO, chef de la Cellule des normes internationales du travail, Yaoundé, Cameroun.

M. Gaston Parfait DIMI, Ministry of Transport, Department of Maritime Affairs and Inland Waterways, Cameroun.

M. Francis NGANTCHA, ministre conseiller, mission permanente de la République du Cameroun, Genève, Suisse.

**CANADA CANADÁ**

Mr Naim NAZHA, Executive Director, Navigation Safety and Environmental Programme, Transport Canada, Ottawa, Canada.

---

**CHILE CHILI**

Sr. Pablo LAZO GRANDI, Agregado Laboral en Ginebra, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza.

**CHINA CHINE**

Ms Juan LYU, Director, Maritime Safety Administration, Beijing, Chine.

Mr Rong SICAI, Director, Department of International Cooperation, Ministry of Human Resources and Social Security, BEIJING, Chine.

Mr Hongjiang YU, Director, Maritime Safety Administration, Beijing Chine.

Mr Gang CHEN, Professor, Wuhan University of Technology, Yu Jiatou, Wuchang, Chine.

Mr Shan Li YANG, Deputy Director, China Maritime Safety Administration, Beijing, Chine.

Mr Hongxin MAO, Deputy Director, Maritime Safety Administration, Guangzhou, Chine.

**DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Ms Kristina RAVN, Special Adviser, Danish Maritime Authority, Policy, Law and Social Regulation, Valby, Danemark.

**FRANCE FRANCIA**

M. Yann BECOUARN, sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime, Direction des affaires maritimes, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, La Défense, France.

**GEORGIA GÉORGIE**

Ms Ekaterine MESHVELIANI, Counsellor, Permanent Mission of Georgia, Genève, Suisse.

**GUINEA GUINÉE**

M. Thierno Sanou DIALLO, commissaire spécial du port autonome de Conakry, Guinée.

M. Mamoudou DIALLO, directeur national adjoint marine marchande, Direction nationale de la marine marchande, Guinée.

**INDIA INDE**

Dr Amol B. KIRTANE, Deputy Director-General, Ministry of Shipping/Directorate General of Shipping, Mumbai, Inde.

**INDONESIA INDONÉSIE**

Ms Lena KURNIAWATI, Head of Section, Ministry of Manpower, Jakarta, Indonésie.

Mr Gunawan PARLINDUNGAN, Head of Section for Manning and Seafarer Protection, Ministry of Transportation, Jakarta, Indonésie.

Ms Retna PRATIWI, Head Sub-Directorat of Working Condition, Ministry of Manpower, Jl. Jend Gatof Subroto Kav 51, Jakarta, Indonésie.

---

Ms Agatha WIDIANAWATI, Head of Legal Affairs Division, Ministry of Manpower, Jl. Jend Gatot Subroto Kav 51, Jakarta, Indonésie.

Ms Fitria Luna INDRAWATI, Ministry of Foreign Affairs, Directorate of Economic and Social Cultural Treaties, Main Building 11th floor, Jl. Taman Pejambon No. 6, Jakarta Pusat, Indonésie.

Mr Aris Sunaryo NGADJIMIN, Ministry of Transportation, Jakarta, Indonésie.

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'  
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Nader PASANDEH, Head of the Department of Maritime Certificates, Ports and Maritime Organization, République islamique d'Iran.

Mr Ramin BEHZAD, Labour Counsellor, Mission of Iran, Genève, Suisse.

**IRELAND IRLANDE IRLANDA**

Mr Thomas O'CALLAGHAN, Nautical Surveyor, Marine Survey Office, Department of Transport, Tourism and Sport, Dublin, Irlande.

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Tomoyasu IZAKI, Director of International Affairs, Seafarers Policy Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo, Japon.

Capt. Masashi SUGOMORI, Coordinator for International Affairs, Seafarers Policy Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, TOKYO, Japon.

**KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Chin Woo LEE, Deputy Director, Ministry of Oceans and Fisheries, République de Corée

**LATVIA LETTONIE LETONIA**

Ms Sandra LIELBARDE, Legal Adviser, Maritime Administration of Latvia, Riga, Lettonie.

**LIBERIA LIBÉRIA**

Mr Harry Tenumu CONWAY, 2nd Alternate Permanent Representative of Liberia to IMO, London, Royaume-Uni

Mr Stephen FREY, Director, Corporate Registry, Liberian International Ship and Corporate Registry (LISCR), Vienna, Etats-Unis.

Mr David PASCOE, Senior-Vice President Maritime Operations, Liberian International Ship and Corporate Registry, Vienna, 2, Etats-Unis.

**LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

M<sup>me</sup> Annabel ROSSI, conseiller juridique, Commissariat aux affaires maritimes, ministère de l'Economie, Luxembourg, Luxembourg.

---

## **MADAGASCAR**

M. Randriantrimo TSIMIANKINA, responsable des gens de mer auprès de l'agence portuaire, maritime et fluviale, Suisse.

M. Kola EMI-HAULAIN, conseiller, mission permanente de Madagascar à Genève, Genève, Suisse.

## **MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Nayri Bin ABU HASSAN, Principal Assistant Director, Marine Department, Selangor, Malisie.

Mr Ummar Jai Kumar BIN ABDULLAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Genève, Suisse.

## **MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL**

Capt. Thomas HEINAN, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Ms Elizabeth BOUCHARD, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Mr Alexander VON STEIN, Adviser, IRI/The Marshall Islands, Reston, Etats-Unis.

## **MAURITANIA MAURITANIE**

M. Ahmed Louly EL VADIL, Directeur, Marine Marchande, Nouakchott, Mauritanie.

## **MOROCCO MAROC MARRUECOS**

M. Yassine GEANAH, cadre à la Division des gens de la mer et de la flotte, ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, Direction de la marine marchande, Casablanca, Maroc.

## **MOZAMBIQUE**

Ms Felizmina Armando ANTIA, National Director of Maritime Politics Inland Water and Fisheries, Ministry of Sea, Inland Waters and Fisheries, Maputo, Mozambique.

Mr Norberto Alves Albino SOARES, Lawyer, Maritime Authority, Maputo, Mozambique.

Mr Carlos Jorge SILIYA, Labour Counsellor, Genève, Suisse.

## **NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr Wiebren VAN DIJK, First Secretary, Mission Permanent of the Kingdom of the Netherlands, Genève, Suisse.

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Nigeria, Genève, Suisse.

## **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr Haakon STORHAUG, Senior Adviser, Norwegian Maritime Authority, HAUGESUND, Norvège.

---

## **PANAMA PANAMÁ**

Sra. Magdalena CARRERA LEDEZMA, Directora General de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá.

Sr. César A. GÓMEZ R., Embajador, Representante Permanente Adjunto, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza.

## **PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr Jeffrey BANGSA, Director, Manpower Development Service, Maritime Industry Authority, Manila, Philippines.

Ms Fe M. CALAOAGAN, Information Technology Officer III, Maritime Industry Authority, Manila, Philippines.

## **POLAND POLOGNE POLONIA**

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Poland, Grand-Saconnex, Suisse.

## **PORTUGAL**

M<sup>me</sup> Carlota Leitão CORREIA, Chefe de Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio, Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Lisboa, Portugal.

## **QATAR**

Mr Nasser M. QADAR, Director, Maritime Transport Planning and Licensing Department, Ministry of Transport, Doha, Qatar.

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

Mr Alexander POSHIVAY, Deputy Head, Federal Agency of Maritime and River Transport, Moscow, Fédération de Russie.

Ms Nataliya IVANOVA, Chief Expert of Safety at Sea and River Transport, Department of State Policy for Maritime and River Transport, Ministry of Transport, MOSCOW 109012, Fédération de Russie.

Mr Arsen BOGATYREV, Third Secretary, Mission Permanente de la Fédération de Russie, Genève, Suisse.

Mr Artem RUDAKOV, Deputy Director-General, LLC "GazInTEh" Ltd, Moscow, Fédération de Russie.

## **SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA**

Mr Hamed K. ALSHAMMANI, Saudi Border Guard, Saudi Arabia.

## **SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Mr Mahlomola SKHOSOWA, South African Permanent Mission, Genève, Suisse.

---

**SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. Diego CANO SOLER, Consejero de Empleo y Seguridad Social, Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra, Ginebra, Suiza.

Sr. José Angel ASTILLEROS FUENTES, Teniente Coronel de la Guardia Civil, Ministerio del Interior, Madrid, España.

Sra. Isabel DE SANTOS MARTÍN, Inspectora-Jefa de Grupo Operativo de la UCF, Madrid, España.

Sr. Francisco Javier BENÍTEZ MARTÍNEZ, Jefe de Servicio de Titulaciones Profesionales, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento, Madrid, España.

Sr. Manuel BRITO, Jefe de Sección, Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra, Ginebra, Suiza.

**SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Reto DÜRLER, chef, Office suisse de la navigation maritime, Bâle, Suisse.

**THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Ms Chuleerat THONGTIP, Minister-Counsellor (Labour), Permanent Mission of Thailand, 5, Rue Gustave Moynier, Genève, Suisse.

**TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Mongi JENDOUBI, directeur adjoint de la marine marchande, ministère du Transport, Tunis, Tunisie.

M. Ali YAHMADI, directeur central chargé de suivi des activités de la marine marchande, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, La Goulette, Tunisie.

M. Mohamed FERSI, directeur chargé de mission, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, La Goulette, Tunisie.

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr John COUSLEY, Head of Maritime Employment and Pensions, Department of Transport, London, United Kingdom.

Ms Sally PALMER, Border and Visa Policy, Home Office, London, United Kingdom.

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Mr Stephen HUBCHEN, Delegate, Attorney, US Coast Guard, Department of Homeland Security, Washington, DC, Etats-Unis.

Ms Mayte MEDINA, Chief, Maritime Personnel Qualifications Division, Commercial, Regulations and Standards, US Coast Guard, Department of Homeland Security, Washington, Etats-Unis.

Mr Gregory GARRAMONE, Legal Attaché, Etats-Unis.

---

**Shipowners' representatives**  
**Représentants des armateurs**  
**Representantes de los armadores**

Ms Sarah CERCHE, Manager Industry Employee Relations, Australian Shipowners Association, Port Melbourne, Victoria, Australie.

M<sup>me</sup> Virginie COSTEL, responsable des affaires sociales et de la formation, Armateurs de France, Paris, France.

Mr Joseph J. COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC, Etats-Unis.

Mr Bud DARR, Senior Vice-President Technical and Regulatory Affairs, Cruise Lines International Association (CLIA), Arlington, Etats-Unis.

Mr Alexander FROLOV, Senior Adviser, Russian Chamber of Shipping, Moscow 125993, Fédération de Russie.

Mr Stewart INGLIS, Senior Adviser, International Chamber of Shipping (ICS), London, Royaume-Uni.

Mr Alexey KLYAVIN, President, Russian Chamber of Shipping, Moscow, Fédération de Russie.

Ms Ai Cheng Foo NIELSEN, Marine Technical Officer, Bimco, Bagsvaerd, Danemark.

Ms Hege Ajer PETTERSEN, Attorney-at-Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo, Norvège.

Mr Tim SPRINGETT, Head of Employment and Legal, UK Chamber of Shipping, London, Royaume-Uni.

Capt. Rajesh TANDON, Chairman, V. Ships Crew, V. Ships India PVT Ltd (Head Office), Mumbai, Inde.

Mr Alexander TSITSONIS, Chairman, RMI Vessel Owners, Athens, Grèce.

Mr Vladimir VOLCHENKOV, Director on Social and Personal Matters, Russian Chamber of Shipping, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Tjitso WESTRA, Labour Affairs at the Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam, Pays-Bas.

Ms Natalie WISEMAN SHAW, Director Employment Affairs, International Chamber of Shipping (ICS), London, Royaume-Uni.

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

Sr. Leonel ABREGÚ, Secretario del Interior, Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires, Argentina.

Mr Michael ANNISSETTE, Seamen & Waterfront Workers' Trade Union, Port of Spain, Trinité-et-Tobago.

Mr Fabrizio BARCELLONA, Assistant Secretary Seafarer's Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London, Royaume-Uni.

Mr Henrik BERLAU, National Secretary, United Federation of Danish Workers' (3F), Kampmanns Gade 4, Copenhagen V, Danemark.

Mr Ural CAGIRICI, Dad-Der, Istanbul, Turquie.

Ms Emma Sui Hang CHIU, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong, Chine.

Mr Gert CHRISTENSEN, Fagligt Fælles Forbund (3F), Copenhagen, Danemark.

Mr Mark DICKINSON, General Secretary, Nautilus International (UK), London, Royaume-Uni.

---

Mr David HEINDEL, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Etats-Unis.

Mr Vadim IVANOV, Vice-President SUR, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Mats JOHANSSON, Maritime Officers' Association, Stockholm, Suède.

Mr Nopadol KAEWSUWAN, Thai Seafarers' Association, SAMUTPRAKARN, Thaïlande.

Mr Mehrul KARIM, Bangladesh Merchant Marine Officers' Association, House No. 1, Road No. 1, Lane No. 4, Block No. 6, Halishahar Housing Estate, Chittagong, Bangladesh.

Mr Doo Young KIM, Vice-President, Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU), Busan, République de Corée.

Mr Hye Kyung KIM, Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU), Busan, République de Corée.

Mr Igor KOVALCHUK, First Vice-President, Seafarers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Karsten KRISTENSEN, Fagligt Fælles Forbund (3F), Copenhagen, Danemark.

M. Thierry LE GUEVEL, Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT), Paris, France.

Mr Chi Wai LI, Chairman, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong, Chine.

Sr. Desiderio José MARTÍN JORDEDÓ, Responsable Gabinete Técnico-Jurídico, Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo (SMC UGT), Madrid, España.

Mr Sascha MEIJER, Nautilus International, Rotterdam/Alexander, Pays-Bas.

Mr Adam PANJRI, Pakistan Seamen's Union, Karachi, Pakistan.

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE, General Secretary, Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMMA), Tananarive, Madagascar.

Mr Jesus Jr. Palmario SALE, Vice-President, International Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila, Philippines.

Mr Klaus SCHROETER, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), ver.di Bundesverwaltung, Paula-Theide-Ufer 10, Berlin D-10179, Allemagne.

Mr Abdulgani Y. SERANG, General Secretary-Cum-Treasurer, Mumbai, Inde.

Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Hasudungan TAMBUNAN, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), Jakarta 10330, Indonésie.

M<sup>me</sup> Lillian TORRES, Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (FEETS-FO), Paris, France.

Mr Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus, Grèce.

Sr. Marcelo Esteban URBAN, Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires, Argentina.

Mr Jian Lan WANG, Chinese Seamen and construction Workers' Union, Beijing, Chine.

Mr Xuemei WANG, ACFTU, Beijing, Chine.

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF), London, Royaume-Uni.

Mr Bob YOUSOU, Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association, Lagos, Nigéria.

Ms Dorotea ZEC, Department for International Affairs, Seafarers' Union of Croatia (Sindikato Pomo Raca Hrvatske), Rijeka, Croatie.



---

Representatives of United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations  
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles  
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales

**United Nations Conference on Trade and Development**

Ms Anila PREMTI, Associate Legal Officer, Policy and Legislation Section, Division on Technology and Logistics, United Nations Conference on Trade and Development, Genève, Suisse.

**European Union  
Union européenne  
Unión Europea**

Ms Myrto GKOUVA, Administrator in charge of ILO, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Genève, Suisse.

Ms Jana BLAHAK, Intern, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Genève, Suisse.

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

**International Association of Classification Societies (IACS)**

Mr Robert BRINDLE, Principal Specialist, International Association of Classification Societies, 70 Lloyd's Register Group Ltd, Global Technology Centre, Burgess Rd, Royaume-Uni.

Capt. Giorgio DE SCIORA, Head of ISM, ISPS, MLC, Tonnage and Operational Issues, Passenger Ships Centre of Excellence – Rina Services SPA, Genoa, Italie.

**International Christian Maritime Association (ICMA)**

Mr Douglas B. STEVENSON, Chairman, International Christian Maritime Association, Newark, Etats-Unis.

Mr Ken PETERS, Vice-Chairman, International Christian Maritime Association, London, United Kingdom.

**International Civil Aviation Organization (ICAO)**

Ms Narjess ABDENNEBI, Chief, Facilitation Section, Aviation Security and Facilitation, Air Transport Bureau, International Civil Aviation Organization, Montréal, Quebec, Canada.

**International Confederation of Water Transport  
Workers' Union (ICWTWU)**

Mr Georgy STOLYARENKO, Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, 64/2, Zemliany Val, Moscow 109004, Fédération de Russie.

Mr Valentin SIROTYUK, Adviser Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Sergey STOLYARENKO, Adviser Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

---

**World Federation of Trade Unions (WFTU)**

Mr M. KHALIFA, Maritime Workers' Union–Egypt, World Federation of Trade Unions, Cairo, Egypte.

Mr Hossam El Din MOHAMED, President of Maritime Workers' Union–Egypt, World Federation of Trade Unions, Cairo, Egypte.

**Visitors  
Visiteurs  
Visitantes**

M. Kurt BUERGIN, expert, Office suisse de la navigation maritime, Département fédéral des affaires étrangères (SMNO), Bâle, Suisse.

M. David MARTINEZ, Swiss Shipowners' Association Renens, Suisse.

---

**SECRETARIAT OF THE COMMISSION**  
**SECRETARIAT DE LA COMMISSION**  
**SECRETARÍA DE LA COMISIÓN**

Secretary-General:  
Secrétaire générale: Ms C. VARGHA  
Secretaria General:

Deputies Secretaries-General: Mr B. WAGNER  
Secrétaires généraux adjoints: Mr H. GUIDO  
Secretarios generales adjuntos:

Representatives of the Bureau  
of Employers' Activities:  
Représentant du Bureau  
des activités pour les employeurs: Mr C. HESS  
Representantes de la Oficina de Actividades  
para los Empleadores:

Representatives of the Bureau  
of Workers' Activities:  
Représentants du Bureau  
des activités pour les travailleurs: Ms M. JEANROY  
Ms V. GUSEVA  
Representantes de la Oficina de Actividades  
para los Trabajadores:

Representative of the Office of the Legal Adviser and Office of  
Legal Services:  
Représentant du Bureau du Conseiller juridique et services  
juridiques: Mr G. POLITAKIS  
Representante de la Oficina del Consejero Jurídico  
y Servicios Jurídicos: