



PROJET DE LOI

portant approbation

- de la Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 19 juin 2003, et
- de la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006.

Article 1er.- Est approuvée la Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 19 juin 2003.

Article 2.- Est approuvée la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006.



*

Exposés des motifs

Les deux instruments de l'Organisation internationale du Travail (OIT) soumis à approbation (C 185 et MLC 2006) sont relatifs au droit du travail maritime. Ils se complètent dans le souci d'offrir aux gens de mer une meilleure protection et de garantir leur bien-être. Ils traduisent les droits et le système de protection sur le lieu de travail, l'adaptation de la législation internationale aux nouvelles méthodes de gestion et à l'évolution des techniques et exigences maritimes et portuaires. L'approbation de ces textes permettra au Luxembourg de contribuer à la modernisation du droit social international.

I.- La convention du travail maritime, 2006

Le 23 février 2006, a été adoptée à Genève, lors de la 94^{ème} session de la Conférence internationale du travail, qui correspondait à sa 10^{ème} session maritime, une convention du travail maritime par l'Organisation Internationale du Travail (ci-après la « Convention »). Elle constitue le 4^{ème} pilier du droit international du transport maritime avec les trois conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à savoir, la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la convention STCW, *standards on training, certification and watchkeeping*, révisée en 1995, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle. Ces quatre piliers participent à l'élimination des navires sous-normes.

La Convention vise à gérer la mondialisation et à garantir des conditions de concurrence plus équitables. Elle contribue à stabiliser le secteur des transports maritimes confronté à une forte concurrence mondiale et à normaliser le statut de marin dans le contexte de la mondialisation. En effet, certains effets pervers, tels que le dumping social, pénalisent les gens de mer et les armateurs respectueux des règles en vigueur. Le dernier objectif est de renforcer la sécurité maritime et l'attractivité de la profession. Il est à noter que 80% des accidents maritimes sont liés à des erreurs humaines. Il est donc nécessaire de créer des normes sociales minimales dans un cadre cohérent, ainsi que de reconsidérer la formation car qualifications et conditions de travail sont complémentaires.

La Convention a été mise au point au fil d'un processus sans précédent de cinq années de consultations et de dialogues intensifs axés sur un consensus au niveau international, dans lequel se sont investis plus de 100 pays Membres de l'Organisation Internationale du Travail et qui a trouvé son aboutissement avec une Conférence internationale du Travail qui a réuni plus de 1 000 participants. L'adoption de cet instrument a été saluée par le Directeur général du Bureau international du Travail (BIT) comme un «événement dans l'histoire du travail».

La Convention a été adoptée par un vote-record de 314 voix pour, aucune contre et quatre abstentions. Ont participé à ce vote 106 délégations nationales composées de deux représentants de l'Etat, un représentant des employeurs et un représentant de l'organisation syndicale des salariés la plus représentative, conformément au tripartisme de l'OIT.

La convention du travail maritime consolide la plupart des conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1919. Elle initie un modèle normatif original relatif aux différents aspects de la relation de travail maritime dans un même texte. Les conventions du travail maritime de l'OIT actuellement en vigueur seront progressivement abolies, au fur et à mesure que les Etats Membres de l'OIT ratifieront la nouvelle, mais il y aura une période de transition au cours de laquelle des conventions parallèles resteront en vigueur. Ainsi, les pays qui ratifieront la Convention ne seront plus liés par les conventions préexistantes dès que la Convention sera entrée en vigueur. Les pays qui ne ratifieront pas la Convention resteront liés par les autres conventions (ratifiées), mais ces conventions seront fermées à toute nouvelle ratification.

La Convention entrera en vigueur douze mois après la ratification d'au moins 30 Etats représentant plus de 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. A ce jour, les Etats suivants l'ont ratifiée: Bahamas, Canada, Croatie, Espagne, Liberia, Norvège, Panama, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Iles Marshall. Dans la mesure où la Convention perdra beaucoup de son efficacité si elle n'est pas ratifiée rapidement¹, le Luxembourg entend, par le présent projet, permettre, voire accélérer, son processus d'entrée en vigueur. Ce faisant, le Luxembourg se conforme aux volontés de la Commission européenne qui a appuyé le processus depuis l'origine et qui encourage la ratification de l'instrument. A cet effet, le 7 juin 2007 le Conseil des Communautés Européennes a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté, la Convention de préférence avant le 31 décembre 2010. Le 19 mai 2008, un accord collectif européen ayant pour objet la Convention (au moins partiellement) a été conclu entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne, ECSA, et la Fédération européenne des travailleurs des transports, ETF. La directive 2009/13/CE du Conseil du 17 février 2009 met en œuvre cet accord collectif européen et fait entrer la Convention dans « l'acquis communautaire » (son entrée en vigueur dépend de la ratification de la convention par 30 Etats).²

Cette première « étape » (l'approbation de la Convention) sera alors suivie d'un « travail » visant à assurer une mise en œuvre effective du texte par une refonte du Titre III de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Cette seconde « étape » permettra également d'articuler les dispositions de la Convention avec le droit européen et de garantir une conformité constante des navires luxembourgeois à ses prescriptions. A titre d'exemple, il faudra préciser la situation des personnes, non-marins, employées ou engagées à bord d'un navire. De même, la procédure de plainte à bord ou à terre, prévue par les Règles 5.1.5 et 5.2.2, nécessite des mesures législatives et/ou réglementaires.

A l'issue de ce vaste chantier de « recodification », un nouveau paysage se révélera, insérant les marins au sein du droit général, sans qu'ils soient des salariés à part, mais aussi rénovant les spécificités liées au travail en mer et à bord d'un navire puisque travailler en mer ne sera jamais un travail ordinaire.

¹ Selon les vœux du Bureau International du Travail, une entrée dans un délai de 5 ans est souhaitée.

² Une seconde directive sera nécessaire pour communautariser le Titre V qui concerne les obligations des Etats du pavillon ou du port et les fournisseurs de main d'œuvre.

Convaincu de la pertinence de la démarche visant une ratification et une mise en œuvre de ce nouvel instrument, le Luxembourg a déjà adopté un rôle dynamisant dans le processus. Ainsi, le 25 avril 2008, le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, le ministre du Travail et de l'Emploi, le Commissariat aux affaires maritimes, et l'Université du Luxembourg, représentée par son recteur et son président avaient procédé à la signature d'une convention de partenariat visant à préparer la ratification de la Convention. Le processus de consultation sur les sujets mentionnés par la Convention a quant à lui commencé dès janvier 2009 et s'est poursuivi en cours d'année. En janvier 2010, un avant projet de loi a été présenté aux différentes parties concernées et un groupe de travail s'est mis en place afin d'assurer, sur cette base, une mise en œuvre fidèle et efficace de ses dispositions.

II. – La convention n° 185 (révisée), 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer

La convention n°185 (révisée), 2003 (ci-après la Convention n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (destinée à remplacer la convention n° 108 de 1958) vise à clarifier les restrictions apportées à la circulation de l'équipage dans l'espace portuaire, l'accès aux facilités à terre étant des éléments essentiels au bien être général des gens de mer.

Cette convention été adoptée en 2003 au moyen d'une procédure accélérée, à la suite des événements du 11 septembre 2001, pour remplacer la convention n° 108 de 1958 sur les pièces d'identité des gens de mer approuvée au Luxembourg par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Après des discussions initiales à l'Organisation Maritime Internationale en vue d'améliorer les mesures de sécurité dans le secteur maritime, la décision a été prise à la 283^{ème} session (mars 2002) du Conseil d'administration d'inscrire à l'ordre du jour de la 91^{ème} session (2003) de la Conférence internationale du Travail une question sur un «dispositif amélioré d'identification des gens de mer», en vue de l'adoption d'un protocole à la convention n° 108 ou d'un autre instrument. La Conférence a adopté la Convention n° 185 quinze mois plus tard. Pour l'essentiel, la Convention n° 185 poursuit les mêmes buts que la convention de 1958, à savoir : faciliter l'admission temporaire sur un territoire étranger des gens de mer aux fins d'une permission à terre, d'un transit, d'un embarquement sur un autre navire ou d'un rapatriement. L'apport de la nouvelle Convention n° 185 tient toutefois au fait qu'elle s'inscrit dans le cadre des mesures internationales de lutte contre le terrorisme en visant à mieux protéger les gens de mer contre les attaques terroristes tout en facilitant leur mobilité.

La Convention n° 185 comporte également des innovations considérables : introduction de caractéristiques modernes relatives à la sécurité en ce qui concerne les matériels utilisés pour la nouvelle pièce d'identité des gens de mer (PIM); modèle biométrique correspondant à l'empreinte digitale et à la photographie; moyens de faciliter la vérification de la PIM (uniformité et zone lisible à la machine); conditions minimales requises pour les procédés et procédures relatifs à la délivrance des PIM (contrôle de la qualité, bases de données nationales). Le principe du modèle biométrique a été adopté avec l'accord des organisations d'armateurs et de marins à l'échelle mondiale et doit se conformer à la norme internationale permettant aux données biométriques figurant sur une PIM délivrée par un pays d'être correctement lues par les équipements utilisés dans d'autres pays (interopérabilité au niveau mondial).

En outre, les autorités douanières seront à même, partout dans le monde, de contrôler l'authenticité d'une PIM produite par un marin, parce que la Convention n° 185 leur permet de vérifier les informations de la PIM (la carte doit être lisible par un lecteur SID (Seafarers' Identity Documents), soit en consultant le fichier électronique national dans lequel doit être répertoriée toute PIM délivrée, soit par l'intermédiaire d'un centre permanent du pays de délivrance qui doit être disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Le pays qui délivre les PIM doit par ailleurs s'organiser de telle sorte qu'une évaluation indépendante du fonctionnement de son système de délivrance soit menée au moins une fois tous les cinq ans. La méthode est fondée sur les minuties pour la création d'empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres.

La Convention n° 185 est entrée en vigueur le 9 février 2005. A l'heure actuelle, 18 Etats Membres de l'OIT l'ont ratifiée: Albanie, Azerbaïdjan, Bahamas, Bosnie-Herzégovine, Brésil, République de Corée, France, Hongrie, Indonésie, Jordanie, Kazakhstan, Madagascar, République de Moldova, Nigéria, Pakistan, Fédération de Russie, Vanuatu et Yémen. Un autre Etat Membre de l'OIT, la Lituanie, a formulé une déclaration d'application provisoire. Le Conseil de l'Union européenne a quant à lui décidé le 14 avril 2005 d'autoriser les Etats membres à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne cette Convention n° 185, dans le cadre de la politique commune en matière de visas.

L'approbation de la Convention n° 185 offre au Luxembourg une modalité de conciliation entre les mesures de sûretés portuaires (code ISPS-*International Ship and Port facility Security*-) et le respect des normes relatives aux droits des marins en escale en faisant de la permission à terre une priorité offrant les plus grandes garanties (identification des gens de mer, lutte contre la falsification, introduction de données biométriques,...).

Commentaires supplémentaires

Par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, le Luxembourg a adhéré aux principales conventions internationales en matière maritime. La Convention du travail maritime, 2006, a vocation à consolider en un seul texte la plupart des conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1919. Les conventions énumérées aux points 1 à 9 et 11 à 13, paragraphe 3, de l'article unique de la loi du 9 novembre 1990 ainsi que les points 14 à 17, paragraphe 3, de l'article 1^{er} de la loi du 8 juin 2005 portant approbation de différentes conventions internationales font sans exception partie de la liste des conventions auxquelles la nouvelle convention de 2006 a vocation à se substituer. Néanmoins et dans la mesure où la convention de 2006 est susceptible de n'entrer en vigueur que postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi objet du présent projet, il est paru plus sage de maintenir la référence aux « anciennes » conventions jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle convention (2006).

La Convention n°185 est quant à elle entrée en vigueur le 9 février 2005. Elle remplace donc au point 10 du paragraphe 3 de l'article unique de la loi du 9 novembre 1990 susvisée la convention n°108.

- La Convention du travail maritime, 2006

La Convention regroupe un ensemble de dispositions visant à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus, et qui entreprennent des voyages internationaux ou des trajets entre ports étrangers.

Elle comprend trois parties différentes mais interdépendantes : les « articles » qui définissent les grands principes et obligations, suivis des « règles » et du « code » (constitué de la partie A, normes obligatoires et de la partie B, principes directeurs non obligatoires). Le statut de la partie B du Code repose sur l'idée qu'il faut combiner fermeté pour tout ce qui touche au respect des droits et flexibilité pour ce qui concerne les modalités de mise en œuvre.

Les « règles » ainsi que les « normes » (partie A) et les principes directeurs (partie B) du code sont présentés de manière intégrée sous les cinq titres suivants :

Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire ;

Titre 2 : Conditions d'emploi ;

Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table ;

Titre 4 : Protection de santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale ;

Titre 5 : Respect et mise en application des dispositions.

Ces cinq titres couvrent essentiellement les mêmes questions que les 68 instruments du travail maritimes existants, avec les actualisations qu'il y avait lieu de faire.

La Convention aborde parfois de nouveaux aspects, notamment en matière de sécurité et de santé au travail, pour répondre à des préoccupations telles que les effets du bruit et des vibrations pour les travailleurs ou d'autres facteurs de risques.

La Convention présente certaines caractéristiques innovatrices :

- un système de certification des normes du travail (un certificat de travail maritime ainsi qu'une déclaration de conformité du travail maritime délivré par l'État du pavillon) ;
- un système d'inspection dans les ports étrangers s'appliquant aux navires d'une jauge supérieure à 500 tonneaux affectés aux voyages internationaux ou aux voyages entre des ports étrangers ;
- des procédures de plaintes, à bord et à terre, favorisant, si possible, le règlement rapide des problèmes ;
- des dispositions établissant des normes internationales prévoyant la délégation de certaines fonctions relevant de l'État du pavillon à un organisme reconnu.

En matière de sécurité sociale, la Commission européenne, qui détient une compétence en matière de coordination des régimes de sécurité sociale, a obtenu d'inclure dans le texte une clause de sauvegarde garantissant l'applicabilité du droit communautaire. En effet, aux termes de la Convention, l'État de pavillon et l'État de résidence se partagent la responsabilité de la couverture sociale, alors que la norme communautaire l'affecte au seul État de pavillon.

-La Convention 185 sur les pièces d'identité des gens de mer

Elle est composée de 18 articles et de trois annexes. Elle fixe pour l'essentiel la fabrication, la forme, la délivrance et le retrait des pièces d'identité des gens de mer de même que les facilités dont les titulaires devront bénéficier.

Elle s'articule autour des idées centrales suivantes :

-L'article 1 comporte une définition des marins ou des gens de mer susceptibles d'obtenir une pièce d'identité au sens de la convention.

-L'article 2 demande à chaque État de fournir à ses ressortissants, exerçant la profession de marin, qui en font la demande, une pièce d'identité conforme, comportant des données biométriques, visibles sur la pièce d'identité. Tout Membre *pourra* également délivrer les pièces d'identité aux gens de mer qui bénéficient du statut de résident permanent sur son territoire. Dans la mesure où l'article 2 paragraphe 2 précise de surcroît que : "(...) la délivrance de pièces d'identité des gens de mer peut être soumise aux mêmes conditions que celles prévues par la législation nationale pour la délivrance de titres de voyage", le Luxembourg pourra décider d'aligner la délivrance des PIM à la délivrance des titres de voyage et ainsi limiter la délivrance aux seuls ressortissants luxembourgeois.

Dans ce contexte, il faut noter que le règlement grand-ducal du 8 avril 1991 modifié régissant le livret de marin sera modifié afin que les actuels « livrets de marin » délivrés aux gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois continuent à être émis par le Commissariat aux affaires maritimes mais sous la forme de "*discharge book*", sans photo, sans référence à l'OIT, et avec un minimum de données personnelles. Ce *discharge book* sera obligatoirement accompagné d'une pièce d'identité valable.

Cette modification permettra d'éliminer les problématiques de la convention n° 108 liées d'une part à l'absence de vérification de l'identité des gens de mer ou des données par eux fournies (pour la très grande majorité des étrangers non résidents) et d'autre part, à la question de l'obligation de réadmission sur le territoire luxembourgeois du marin étranger titulaire d'une pièce d'identité établie selon la convention n°108 (article 5 de la Convention n°108).

Au demeurant, il y a lieu de rappeler que, dans l'attente de la ratification de la Convention n° 185, le règlement du grand-ducal du 8 avril 1991 régissant le livret de marin a déjà été modifié en date du 19 août 2008. La réforme a pris en compte des considérations d'ordre

pragmatique et politique, visant à simplifier leur procédure d'émission afin de permettre un traitement bureautique plus performant. Il a également été donné suite à une recommandation de la Commission d'experts de l'application des conventions et recommandations de l'OIT ayant trait au droit de séjour des marins étrangers porteurs d'un livret de marin luxembourgeois. En conséquence, l'approbation de la Convention n° 185 permettra une simplification administrative non négligeable puisqu'une fois applicable, le Commissariat aux affaires maritimes émettra plus ou moins 600 "*discharge books*" par an et, en application de la convention n° 185, 1 à 3 pièces biométriques.

Enfin, il pourrait paraître normal de s'interroger sur le coût administratif et logistique entraîné par la mise en œuvre de la Convention n°185 au regard du très petit nombre de pièces qui seront émises (acquisition d'une imprimante spécifique). A cette interrogation légitime, il y a lieu de répondre que le matériel pourra également être utilisé à d'autres fins comme par exemple l'établissement des pièces d'identité des inspecteurs du pavillon luxembourgeois, des agents du Commissariat aux affaires mais également pour l'établissement des brevets délivrés par le service de la navigation de plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales).

-Selon l'article 3, la pièce d'identité doit correspondre au modèle décrit à l'annexe I, qui énumère exhaustivement les exigences de forme et de teneur. Elle doit comprendre un modèle biométrique et une zone lisible à la machine. Il s'agit d'un document autonome et non d'un passeport. Il doit comporter divers éléments supposés infalsifiables. Le modèle biométrique ou la représentation d'une donnée biométrique (empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres) doit répondre à diverses conditions techniques, à des fins de protection des données.

-Selon l'article 4 un enregistrement de chaque pièce d'identité délivrée, suspendue ou retirée par l'Etat, doit être conservé dans une base de données électronique. Les gens de mer doivent disposer d'un accès facile à des équipements leur permettant d'examiner toute donnée les concernant, qui peut faire l'objet d'un examen visuel (articles 4 et 5).

-L'article 5 prévoit que l'Etat qui délivre la pièce d'identité doit satisfaire à certaines conditions minimales concernant les procédés et les procédures de délivrance de ce document. L'annexe III, qui les énumère, prévoit entre autres des exigences détaillées de contrôle de la qualité portant sur la fabrication, la livraison, la suspension, le retrait et la garde des pièces d'identité vierges ou non. Le marin concerné doit pouvoir déposer un recours formel contre un rejet de sa demande, une suspension ou un retrait.

-En vertu de l'article 6, les titulaires du document devraient obtenir plus facilement l'autorisation de descendre à terre pendant une escale ou aux fins de transit et de transfert, en dépit des mesures de sûreté maritime et portuaire, liés au Code ISPS. Les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa pour être autorisés à descendre à terre. Cet article est une disposition centrale de la convention. Toutefois, du fait des restrictions apportées à la demande de certains Etats qui craignent l'immigration clandestine, les facilités accordées paraissent minimales. Au Luxembourg, en l'absence de port maritime, le problème de l'immigration clandestine ou de l'entrée sur le territoire d'éléments terroristes potentiels par cette voie devient une question presque théorique. Le transit et le transfert ne sont quant à eux autorisés que s'il n'existe pas de raison manifeste de mettre en doute l'authenticité de la pièce d'identité.

-Selon l'article 7, la pièce d'identité reste en possession en permanence du marin, sauf lorsqu'elle est sous la garde du capitaine, avec l'accord écrit du marin.



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: Projet de loi portant approbation
- de la Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 19 juin 2003, et
- de la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006.

Ministère initiateur: Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

Auteur(s) : Mme Annabel ROSSI / M. Robert BIWER

Tél : 2478 4453.

Courriel : cam@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet : Ratification des conventions MLC 2006 et C 185 de l'Organisation internationale du Travail

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Ministère des Affaires Etrangères, Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration

Date : 23.11.2010

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles : Partenaires sociaux.

Remarques/Observations : Les textes mettant en œuvre les conventions précitées suivront courant 2011.

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :
- Citoyens :
- Administrations :

Oui Non

Oui Non

Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui Non N.a. ¹

Remarques/Observations : Les deux conventions, dont notamment la MLC 2006, simplifient considérablement certaines procédures.

¹ N.a. : non applicable.

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques/Observations : /

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques/Observations : **Notamment en matière de délivrance d'un livret de marin, dès lors que tous les textes d'exécutions seront en vigueur.**

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

/

7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

/

8. Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui Non N.a.

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b. amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non

Remarques/Observations : **La Convention du Travail maritime met à jour et consolide plus de 60 conventions et recommandations antérieures. Ce faisant, Elle simplifie aussi les obligations et formalités de "reporting" que le Luxembourg a envers le BIT.**

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? **Le nouveau système est déjà partiellement en place (guichet unique, nouvelles applications).**

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ? **La formation du personnel est déjà en cours.**

Remarques/Observations : Il faudra néanmoins prévoir une formation externe spécifique pour les inspecteurs intervenant à bord des navires sous pavillon luxembourgeois (inspecteurs "freelance" postés dans certains ports clés. Cette obligation découle de la convention C 178 de l'OIT, ratifiée en 2005.

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi : **Les deux conventions ne font aucune distinction entre les sexes.**

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation ⁴ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁴ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁵ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Convention 185

CONVENTION RÉVISANT LA CONVENTION SUR LES PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER, 1958

- La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,
Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau
international du Travail, et s'y étant réunie le 3 juin 2003, en sa
quatre-vingt-onzième session;
- Consciente de la menace persistante pour la sécurité des passagers et
des équipages et pour la sûreté des navires, pour l'intérêt national
des Etats et pour les personnes;
- Consciente également du mandat fondamental de l'Organisation, qui
est de promouvoir des conditions de travail décentes;
- Considérant que, compte tenu du caractère mondial de l'industrie
maritime, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale;
- Reconnaissant les principes consacrés dans la convention sur les pièces
d'identité des gens de mer, 1958, concernant la facilitation de
l'entrée des gens de mer sur le territoire des Membres aux fins
d'une permission à terre, d'un transit, d'un embarquement sur un
autre navire ou d'un rapatriement;
- Notant la Convention de l'Organisation maritime internationale visant
à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée,
en particulier les normes 3.44 et 3.45;
- Notant en outre que la résolution de l'Assemblée générale des Nations
Unies A/RES/57/219 relative à la protection des droits de
l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste
affirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise
pour combattre le terrorisme soit conforme à leurs obligations en
droit international, respectant en particulier les normes
internationales relatives aux droits de l'homme et aux droits des
réfugiés, et le droit international humanitaire;
- Consciente que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se
livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à
terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-
être général des gens de mer et, partant, à la réalisation d'une
navigation plus sûre et d'océans plus propres;
- Consciente aussi que descendre à terre est essentiel pour embarquer
sur un navire ou le quitter après la période de service convenue;
- Notant les amendements à la Convention internationale de 1974 pour
la sauvegarde de la vie en mer, telle que modifiée, concernant les
mesures spéciales tendant à améliorer la sûreté et la sécurité
maritimes, qui ont été adoptés par la Conférence diplomatique de
l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à un système plus sûr d'identification des gens de mer, question qui constitue le septième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale révisant la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958,

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

Article 1

(a)

(b)

CHAMP D'APPLICATION

1. Aux fins de la présente convention, le terme «marin» ou «gens de mer» désigne toute personne qui est employée ou engagée ou qui travaille, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu'un navire de guerre, normalement affecté à la navigation maritime.

2. En cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux dispositions de la présente convention par l'autorité compétente de l'Etat dont ces personnes sont ressortissantes ou résidentes permanentes.

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

Article 2

DÉLIVRANCE DE PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

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

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

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

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

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

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

Article 3

TENEUR ET FORME

en
sur

1. La pièce d'identité des gens de mer relevant de la présente convention devra être conforme dans sa teneur au modèle présenté à l'annexe I de ladite convention. La forme de cette pièce d'identité et les matières dont elle est faite devront correspondre aux normes générales indiquées dans le modèle qui est fondé sur les critères établis ci-après. Sous réserve que tout amendement apporté corresponde aux paragraphes suivants, l'annexe I pourra être modifiée selon les besoins, notamment pour tenir compte de l'évolution technologique, conformément à l'article 8 ci-après. La décision d'adopter un amendement devra indiquer la date à laquelle il entrera en vigueur, en tenant compte de la nécessité de laisser aux Membres un temps suffisant pour effectuer toute révision nécessaire de leurs pièces d'identité et procédures nationales relatives aux gens de mer.

2. La pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple, sera établie dans une matière résistante, compte tenu en particulier des conditions qui peuvent régner en mer, et sera lisible par machine. Les matériels utilisés devront:

- a) empêcher autant que possible les altérations ou les falsifications et permettre de discerner aisément les modifications;
- b) être facilement accessibles à tout gouvernement, au coût le plus bas compatible avec la fiabilité requise pour atteindre l'objectif énoncé à l'alinéa a) ci-dessus.

3. Les Membres devront tenir compte de toute directive élaborée par l'Organisation internationale du Travail sur les normes techniques à utiliser pour faciliter l'application d'une norme internationale commune.

4. La pièce d'identité des gens de mer ne devra pas être plus grande qu'un passeport ordinaire.

5. La pièce d'identité des gens de mer devra comprendre le nom de l'autorité qui la délivre, ainsi que des indications permettant de prendre contact rapidement avec cette autorité, la date et le lieu de la délivrance du document et les mentions suivantes:

- a) le présent document constitue une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du Travail;

b) le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport.

6. La durée maximale de validité d'une pièce d'identité des gens de mer sera établie conformément à la législation nationale de l'Etat qui la délivre et n'excédera en aucun cas dix années sous réserve d'un renouvellement après les cinq premières années.

7. Les données concernant le titulaire de la pièce d'identité des gens de mer se limiteront aux points suivants:

- a) nom en entier (nom de famille et prénoms, s'il y a lieu);
- b) sexe;
- c) date et lieu de naissance;
- d) nationalité;
- e) tout signe physique particulier susceptible de faciliter l'identification;
- f) photographie numérique ou originale; et
- g) signature.

8. Nonobstant le paragraphe 7 ci-dessus, un modèle ou d'autres représentations de la biométrie du titulaire qui répondent à la spécification de l'annexe I seront également exigés en vue de leur inclusion dans les pièces d'identité des gens de mer, pourvu que les conditions préalables suivantes soient remplies:

- a) les données biométriques peuvent être recueillies sans aucune intrusion dans la vie privée des intéressés, sans désagrément pour eux, sans risque pour leur santé et sans atteinte à leur dignité;
- b) les données biométriques sont visibles sur la pièce d'identité et ne peuvent être reproduites à partir du modèle ou d'autres représentations;
- c) le matériel nécessaire au recueil et à la vérification des données biométriques est facile à utiliser et est généralement accessible aux gouvernements à faible coût;
- d) le matériel nécessaire à la vérification des données biométriques peut être utilisé de manière commode et fiable dans les ports et dans les autres lieux, y compris les navires, où les autorités compétentes effectuent normalement le contrôle de l'identité;
- e) le système, y compris les matériels, les technologies et les procédures, dans lequel les données biométriques sont utilisées permet d'obtenir des résultats uniformes et fiables en matière d'authentification d'identité.

9. Toutes les données concernant le marin enregistrées sur la pièce d'identité sont visibles. Les gens de mer disposeront d'un accès facile à des équipements leur permettant d'examiner toute donnée les concernant qui ne peut faire l'objet d'un examen visuel. Cet accès sera donné par l'autorité qui délivre la pièce d'identité ou en son nom.

10. La teneur et la forme de la pièce d'identité des gens de mer doivent tenir compte des normes internationales pertinentes mentionnées à l'annexe I.

Article 4

BASE DE DONNÉES ÉLECTRONIQUE NATIONALE

1. Chaque Membre fera en sorte qu'un enregistrement de chaque pièce d'identité des gens de mer, délivrée, suspendue ou retirée par lui, soit conservé dans une base de données électronique. Les mesures nécessaires sont prises pour protéger cette base de données contre toute intervention et tout accès non autorisé.

2. Les informations contenues dans l'enregistrement se limitent aux indications essentielles aux fins de la vérification de la pièce d'identité des gens de mer ou du statut d'un marin, tout en respectant le droit à la vie privée des gens de mer et en satisfaisant à toutes les dispositions applicables en matière de protection des données. Ces indications sont énumérées à l'annexe II à la présente convention, qui peut être modifiée selon les modalités énoncées à l'article 8 ci-après, en tenant compte de la nécessité de laisser aux Membres suffisamment de temps pour effectuer toute révision nécessaire de leurs systèmes nationaux de bases de données.

3. Chaque Membre mettra en place des procédures permettant à tout marin auquel il a délivré une pièce d'identité des gens de mer d'examiner et de vérifier gratuitement la validité des données le concernant qui figurent dans la base de données ou qui y sont archivées et d'apporter les corrections nécessaires, le cas échéant.

4. Chaque Membre désignera un centre permanent pour répondre aux demandes en provenance des services de l'immigration ou autres autorités compétentes de tous les Membres de l'Organisation et concernant l'authenticité et la validité de la pièce d'identité délivrée par son autorité. Les renseignements relatifs au centre permanent doivent être communiqués au Bureau international du Travail qui tient à jour une liste communiquée à tous les Membres de l'Organisation.

5. Les indications mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont accessibles immédiatement et en permanence aux services de l'immigration ou autres autorités compétentes des Membres de l'Organisation, soit électroniquement, soit par l'intermédiaire du centre permanent mentionné au paragraphe 4 ci-dessus.

6. Aux fins de la présente convention, des restrictions appropriées sont établies afin d'assurer que des données, en particulier photographiques, ne puissent être échangées à moins qu'un mécanisme soit mis en place pour assurer que les normes applicables de protection des données et de la vie privée soient respectées.

7. Les Membres doivent faire en sorte que les données personnelles saisies dans la base de données électronique ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles de vérifier les pièces d'identité des gens de mer.

Article 5

CONTRÔLE DE QUALITÉ ET ÉVALUATIONS

1. Les prescriptions minimales concernant les procédés et procédures relatifs à la délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris les procédures de contrôle de la qualité, sont exposées à l'annexe III à la présente convention. Les prescriptions minimales prévoient les résultats obligatoires que chaque Membre doit obtenir dans le cadre de la gestion de son système de délivrance de ces pièces.

2. Des procédés et procédures doivent être mis en place pour garantir la sécurité nécessaire:

- a) à la production et à la délivrance des pièces d'identité vierges;
- b) à la garde et à la manipulation des pièces d'identité vierges et remplies, et à la responsabilité pour ces pièces;
- c) au traitement des demandes, à la transformation de pièces d'identité vierges en pièces d'identité personnalisées par l'autorité et le service responsables de leur établissement et à leur remise au marin;
- d) à l'exploitation et à l'actualisation de la base de données;
- e) au contrôle de la qualité des procédures et aux évaluations périodiques.

3. Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessus, l'annexe III peut être modifiée conformément aux dispositions de l'article 8, compte tenu de la nécessité de donner aux Membres suffisamment de temps pour apporter toute révision nécessaire aux procédés et procédures.

4. Chaque Membre doit effectuer au moins tous les cinq ans une évaluation indépendante du fonctionnement de son système de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de qualité. Les rapports de ces évaluations, sous réserve de la suppression de tout élément confidentiel, doivent être communiqués au Directeur général du Bureau international du Travail, et une copie doit être adressée aux organisations représentatives des armateurs et des gens de mer dans l'Etat Membre concerné. Ces prescriptions en matière d'établissement des rapports ne doivent pas porter préjudice aux obligations incombant aux Membres aux termes de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

5. Le Bureau international du Travail doit mettre ces rapports d'évaluation à la disposition des Membres. Toute divulgation, autre que celles autorisées par la présente convention, exige le consentement du Membre qui a établi le rapport.

6. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, agissant sur la base de toutes les informations pertinentes conformément aux dispositions qu'il a prises, doit approuver la liste des Membres qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus.

7. La liste doit être mise à tout moment à la disposition des Membres de l'Organisation et actualisée à mesure que des informations appropriées sont reçues. En particulier, les Membres doivent être avisés rapidement lorsque l'ajout sur la liste de tout autre Membre est contesté pour des motifs sérieux au titre des procédures mentionnées au paragraphe 8.

8. Conformément aux procédures établies par le Conseil d'administration, des dispositions doivent être prises pour que les Membres qui ont été exclus de la liste ou pourraient l'être et les gouvernements concernés des Membres ayant ratifié la convention ainsi que les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer fassent connaître leur point de vue au Conseil d'administration, conformément aux dispositions mentionnées ci-dessus et pour que tout différend soit réglé en temps utile de manière équitable et impartiale.

9. La reconnaissance des pièces d'identité des gens de mer délivrées par un Membre dépend du respect par celui-ci des prescriptions minimales mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 6

FACILITATION DE LA PERMISSION DE DESCENDRE À TERRE, DU TRANSIT ET DU TRANSFERT DES GENS DE MER

1. Tout marin titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer valable délivrée conformément aux dispositions de la présente convention par un Membre pour lequel la convention est en vigueur doit être reconnu comme un marin au sens de la convention, à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de mettre en doute l'authenticité de la pièce d'identité du marin.

2. La vérification et toutes enquêtes et formalités connexes nécessaires pour s'assurer que le marin pour lequel l'entrée est sollicitée en vertu des paragraphes 3 à 6 ou des paragraphes 7 à 9 ci-dessous est le titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément aux prescriptions de la présente convention ne devront rien coûter aux gens de mer ou aux armateurs.

Permission de descendre à terre

3. La vérification et toutes enquêtes et formalités connexes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus doivent être effectuées aussi rapidement que possible sous réserve que l'avis de l'arrivée du titulaire ait été reçu préalablement dans un délai raisonnable par les autorités compétentes. L'avis de l'arrivée du titulaire doit comporter les indications mentionnées à la section 1 de l'annexe II.

4. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit autoriser, aussi rapidement que possible et à moins qu'il existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque l'entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire.

5. Cette entrée est autorisée sous réserve que les formalités à l'arrivée du navire aient été remplies et que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale.

6. Les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa pour être autorisés à descendre à terre. Tout Membre qui n'est pas en mesure de respecter pleinement cette prescription doit veiller à ce que la législation ou la pratique applicable prévoit des dispositions dans l'ensemble équivalentes.

Transit et transfert

7. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit également autoriser, aussi rapidement que possible, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, assortie d'un passeport, lorsque cette entrée est sollicitée pour:

- a) embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire;
- b) passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.

8. Cette entrée est autorisée à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de mettre en doute l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer, sous réserve que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser cette entrée pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale.

9. Avant d'autoriser l'entrée sur son territoire pour l'un des motifs énumérés au paragraphe 7 ci-dessus, tout Membre pourra exiger une preuve satisfaisante, y compris une preuve écrite de l'intention du marin et de sa capacité à la réaliser. Le Membre pourra également limiter le séjour du marin à une durée considérée comme raisonnable eu égard à l'objectif ci-dessus.

Article 7

POSSESSION CONTINUE ET RETRAIT

1. La pièce d'identité des gens de mer reste en possession du marin en permanence, sauf lorsqu'elle est sous la garde du capitaine du navire intéressé, avec l'accord écrit du marin.

2. La pièce d'identité des gens de mer est rapidement retirée par l'Etat qui l'a délivrée s'il est avéré que le marin ne répond plus aux conditions de délivrance fixées par la présente convention. Les procédures de suspension ou de retrait des documents d'identité des gens de mer doivent être élaborées en consultation avec des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer et comprendre des voies de recours administratif.

Article 8

AMENDEMENT AUX ANNEXES

1. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente convention, la Conférence internationale du Travail, agissant conformément aux avis d'un organe maritime tripartite de l'Organisation internationale du Travail dûment constitué, peut amender les annexes de la convention. Une majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence est requise comprenant au moins la moitié des Membres de l'Organisation ayant ratifié cette convention.

2. Chaque Membre qui a ratifié la convention peut adresser au Directeur général, dans un délai de six mois suivant l'adoption de l'amendement, une notification précisant que cet amendement n'entrera pas en vigueur à son égard ou n'entrera en vigueur qu'ultérieurement, à la suite d'une nouvelle notification.

Article 9

DISPOSITION TRANSITOIRE

Tout Membre partie à la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, qui prend des mesures, conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, en vue de ratifier la présente convention, peut notifier au Directeur général son intention d'appliquer ladite convention à titre provisoire. Une pièce d'identité des gens de mer délivrée par ce Membre sera traitée, aux fins de la présente convention, comme une pièce d'identité des gens de mer délivrée conformément à cette convention, à condition que les dispositions des articles 2 à 5 de la présente convention soient respectées et que le Membre intéressé accepte les pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément à ladite convention.

DISPOSITIONS FINALES

Article 10

La présente convention révisé la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.

Article 11

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 12

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur six mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 13

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général et par lui enregistré. La dénonciation prendra effet douze mois après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 14

1. Le Directeur général notifiera à tous les Membres l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations et de tous actes de dénonciation qui lui seront communiqués par les Membres.

2. En notifiant aux Membres l'enregistrement de la deuxième ratification de la présente convention, le Directeur général appellera l'attention des Membres sur la date à laquelle la convention entrera en vigueur.

3. Le Directeur général notifiera à tous les Membres l'enregistrement de tout amendement aux annexes adopté conformément à l'article 8 ainsi que des notifications s'y rapportant.

Article 15

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications, déclarations et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 16

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle, prenant également en considération les dispositions de l'article 8.

Article 17

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 13, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 18

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Annexe I

Modèle pour la pièce d'identité des gens de mer

La pièce d'identité des gens de mer, dont la forme et la teneur sont exposées ci-après, sera faite de matières de bonne qualité qui, si cela est possible, en tenant compte de considérations telles que le coût, ne sont pas facilement accessibles au public. Le document ne doit pas comprendre plus d'espace que nécessaire pour contenir les renseignements prévus par la convention.

Il doit contenir le nom de l'Etat qui délivre la pièce d'identité et la déclaration suivante:

«Le présent document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du Travail. Le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport.»

Les pages de renseignements indiqués en **caractères gras** ci-après seront protégées par un laminat ou une couche de laque, ou par l'application d'une technologie d'image ou d'un support matériel qui garantit une résistance équivalente à la substitution du portrait ou d'autres données biographiques.

Les matières utilisées, les dimensions et l'emplacement des données répondront aux spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) précisées dans la partie 3 du document 9303 (deuxième édition, 2002) ou dans la partie 1 du document 9303 (cinquième édition, 2003).

Les autres caractéristiques relatives à la sécurité doivent inclure au moins une des caractéristiques suivantes:

Filigranes, marques de sécurité sensibles à la lumière ultraviolette, encres spéciales, motifs spéciaux en couleur, images perforées, hologrammes, gravure au laser, micro-impression et plastification à chaud.

Les données inscrites sur les pages de renseignements de la pièce d'identité des gens de mer se limiteront à:

I. Autorité qui a délivré la pièce d'identité:

II. Numéro(s) de téléphone, adresse électronique et site Internet de l'autorité:

III. Date et lieu de délivrance:

Photographie numérique ou originale du marin

- a) Nom en entier du marin:
- b) Sexe:
- c) Date et lieu de naissance:
- d) Nationalité:
- e) Tout signe physique particulier susceptible de faciliter l'identification:
- f) Signature du porteur:
- g) Date d'expiration:
- h) Type et désignation du document:
- i) Numéro unique du document:
- j) Numéro d'identification personnel (facultatif):
- k) Modèle biométrique correspondant à une empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres répondant à une norme à déterminer:
- l) Zone lisible à la machine conforme aux spécifications de l'OACI contenues dans le document 9303 cité ci-dessus.

IV. Sceau ou timbre officiel de l'autorité qui a délivré la pièce d'identité.

Explication des données

Les rubriques ci-dessus peuvent être traduites dans la ou les langues de l'Etat qui délivre la pièce d'identité des gens de mer. Si la langue nationale est autre que l'anglais, le français ou l'espagnol, les rubriques doivent figurer également dans une de ces langues.

Les caractères latins doivent être utilisés pour toute inscription dans ce document.

Les renseignements mentionnés ci-dessus auront les caractéristiques suivantes:

- I. Autorité qui a délivré la pièce d'identité: code ISO pour l'Etat qui a délivré la pièce d'identité des gens de mer, nom et adresse complète de l'administration émettrice ainsi que nom et titre de la personne autorisant la délivrance.
- II. Le numéro de téléphone, l'adresse électronique et le site Internet doivent correspondre aux liens avec le centre permanent auquel fait référence la convention.
- III. Date et lieu de délivrance – la date sera écrite en deux chiffres arabes dans l'ordre suivant: jour/mois/année (par exemple 31/12/03); le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national.

Taille de la photographie répondant aux spécifications du document 9303 de l'OACI
--

- a) Nom en entier du marin: s'il y a lieu, le nom de famille sera inscrit en premier, suivi des autres noms du marin;
- b) sexe: préciser «M» pour masculin et «F» pour féminin;
- c) date et lieu de naissance: la date sera inscrite en deux chiffres arabes dans l'ordre indiqué (jour/mois/année); le lieu sera inscrit de la même manière que sur le passeport national;
- d) déclaration de la nationalité: indiquer la nationalité;
- e) signes physiques particuliers: toute caractéristique physique apparente facilitant l'identification;
- f) signature du porteur;
- g) date d'expiration: en deux chiffres arabes dans l'ordre indiqué – jour/mois/année;
- h) type ou désignation du document: un code composé des lettres majuscules écrites en caractères latins (S);
- i) numéro unique du document: code du pays (voir I ci-dessus), suivi pour chaque livret d'un numéro d'inventaire alphanumérique de neuf caractères au maximum;
- j) numéro d'identification personnel: numéro d'identification facultatif du marin, comportant 14 caractères alphanumériques au plus;
- k) modèle biométrique: une spécification précise sera mise au point;
- l) zone lisible à la machine selon les spécifications contenues dans le document 9303 de l'OACI cité ci-dessus.

Annexe II

Base de données électronique

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

Section 1

1. Autorité de délivrance indiquée sur la pièce d'identité.
2. Nom en entier du marin tel qu'inscrit sur la pièce d'identité.
3. Numéro unique du document.
4. Date d'expiration, de suspension ou de retrait de la pièce d'identité.

Section 2

5. Modèle biométrique figurant sur la pièce d'identité.
6. Photographie.
7. Précisions sur toutes les demandes de renseignements effectuées sur les pièces d'identité des gens de mer.

Annexe III

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

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

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

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

Partie A. Résultats obligatoires

1. Fabrication et livraison des PIM vierges

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à la fabrication et à la livraison de PIM vierges, notamment les éléments suivants:

- a) toutes les PIM vierges sont de qualité uniforme et satisfont aux spécifications du point de vue de la teneur et de la forme précisées dans l'annexe I;*
- b) les matières utilisées pour la fabrication des pièces sont protégées et contrôlées;*
- c) les PIM vierges sont protégées, contrôlées, identifiées et leur statut est suivi tout au long des processus de fabrication et de livraison;*
- d) les fabricants disposent des moyens de remplir correctement leurs obligations en rapport avec la fabrication et la livraison des PIM vierges;*
- e) le transport des PIM vierges du fabricant à l'autorité chargée de délivrer les pièces est sécurisé.*

2. Garde et manipulation des PIM vierges ou remplies, et responsabilité de ces pièces

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à la garde et à la manipulation des PIM vierges ou remplies ainsi qu'à la responsabilité de ces pièces, notamment les éléments suivants:

- a) la garde et la manipulation des PIM vierges ou remplies sont contrôlées par l'autorité chargée de les délivrer;*
- b) les PIM vierges, remplies ou annulées, notamment celles qui servent de spécimens, sont protégées, contrôlées, identifiées et leur statut est suivi;*
- c) le personnel associé à ce procédé remplit les critères de fiabilité, d'honnêteté et de loyauté qu'exige leur emploi et il reçoit une formation appropriée;*
- d) la répartition des responsabilités entre les fonctionnaires habilités a pour objet d'empêcher la délivrance de PIM non autorisées.*

3. Traitement des demandes; suspension ou retrait des PIM; procédures de recours

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire au traitement des demandes, à l'établissement à partir de PIM vierges de PIM personnalisées par l'autorité et l'unité en charge de les établir, et à leur remise, notamment:

- a) *des procédés de vérification et d'approbation garantissant que, lors de la première demande ou du renouvellement, les pièces sont délivrées uniquement sur la base des éléments suivants:*
 - i) *demandes contenant toutes les informations requises à l'annexe I;*
 - ii) *preuve d'identité du requérant conformément aux lois et pratiques de l'Etat qui délivre la pièce;*
 - iii) *preuve de la nationalité ou de la résidence permanente;*
 - iv) *preuve que le requérant est un marin au sens de l'article 1;*
 - v) *garantie qu'une seule PIM est délivrée aux requérants, en particulier à ceux qui ont plusieurs nationalités ou un statut de résident permanent;*
 - vi) *vérification que le requérant ne constitue pas une menace pour la sûreté, en respectant dûment les droits et les libertés fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux;*
- b) *le procédé assure que:*
 - i) *les renseignements correspondant à chaque point de l'annexe II sont saisis dans la base de données au moment où est délivrée la PIM;*
 - ii) *les données, la photographie, la signature et les caractéristiques biométriques du requérant correspondent à celui-ci;*
 - iii) *les données, la photographie, la signature et les caractéristiques biométriques du requérant se rapportent à la demande de pièce tout au long du traitement, de la délivrance et de la remise de la PIM;*
- c) *lorsqu'une PIM est suspendue ou retirée, des mesures doivent être prises rapidement pour actualiser la base de données;*
- d) *un système de prolongation ou de renouvellement est mis en place pour répondre aux situations où le marin a besoin d'une prolongation ou d'un renouvellement de sa PIM ou aux situations de perte de PIM;*
- e) *les circonstances dans lesquelles une PIM peut être suspendue ou retirée sont déterminées en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer;*
- f) *des procédures de recours efficaces et transparentes sont mises en place.*

4. *Exploitation, sécurisation et actualisation de la base de données*

Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à l'exploitation et à l'actualisation de la base de données, notamment les éléments suivants:

- a) *la base de données est à l'abri de toute altération et de tout accès non autorisé;*
- b) *les données sont à jour, protégées contre toute perte d'informations, et peuvent être consultées à tout moment par l'intermédiaire du centre permanent;*
- c) *les bases de données ne sont pas ajoutées à d'autres bases de données, ni copiées, reliées ou encore reproduites; les renseignements contenus dans la base de données ne sont pas utilisés à des fins autres que l'authentification de l'identité du marin;*
- d) *les droits de la personne sont respectés, notamment:*
 - i) *le droit au respect de la vie privée lors de la collecte, du stockage, de la manipulation et de la communication des données;*
 - ii) *le droit d'accès aux données la concernant et à faire corriger en temps utile toute erreur.*

5. *Contrôle de la qualité des procédures et évaluations périodiques*
- a) *Des procédés et des procédures sont mis en place pour garantir la sécurité nécessaire à travers le contrôle de la qualité des procédures et des évaluations périodiques, notamment la surveillance des procédés pour garantir que les normes de performance sont satisfaites en ce qui concerne:*
- i) *la fabrication et la livraison des PIM vierges;*
 - ii) *la garde et la manipulation des PIM vierges, annulées et personnalisées et la responsabilité de ces pièces;*
 - iii) *le traitement des demandes, l'établissement à partir de PIM vierges de PIM personnalisées par l'autorité et l'unité en charge de les établir et de les remettre;*
 - iv) *l'exploitation, la sécurisation et l'actualisation de la base de données;*
- b) *des contrôles sont effectués périodiquement pour vérifier la fiabilité du système de délivrance et des procédures, ainsi que leur conformité aux prescriptions de la présente convention;*
- c) *des procédures sont mises en place pour protéger la confidentialité des données figurant dans les rapports d'évaluation périodique envoyés par d'autres Membres ayant ratifié la présente convention.*

Partie B. Procédures et pratiques recommandées

1. **Fabrication et livraison de PIM vierges**
- 1.1. Par souci de la sécurité et de l'uniformité des PIM, l'autorité compétente devrait choisir une source efficace pour la fabrication des pièces vierges qui seront délivrées par le Membre concerné.
- 1.2. Si les pièces vierges sont fabriquées dans les locaux de l'autorité chargée de délivrer les PIM, les dispositions de la section 2.2. ci-après s'appliquent.
- 1.3. Si une entreprise extérieure est choisie, l'autorité compétente devrait:
- 1.3.1. vérifier que cette entreprise présente toutes les garanties d'intégrité, de stabilité financière et de fiabilité;
 - 1.3.2. exiger de l'entreprise de désigner tous les salariés qui participeront à la production des pièces vierges;
 - 1.3.3. exiger de l'entreprise de lui fournir la preuve de l'existence dans ses locaux de systèmes adéquats garantissant la fiabilité, l'honnêteté et la loyauté des salariés désignés, et de l'assurer qu'elle offre à chacun d'entre eux des moyens de subsistance adéquats ainsi qu'une sécurité d'emploi appropriée;
 - 1.3.4. conclure un contrat écrit avec l'entreprise qui, sans préjudice des responsabilités propres à l'autorité en ce qui concerne les PIM, devrait en particulier établir les spécifications et instructions mentionnées à la section 1.5 ci-dessous et exiger de l'entreprise:
 - 1.3.4.1. de veiller à ce que seuls les salariés désignés, tenus à une stricte obligation de confidentialité, participent à la fabrication des pièces vierges;
 - 1.3.4.2. de prendre toutes mesures de sécurité nécessaires pour le transport des pièces vierges, depuis ses locaux jusqu'aux locaux de l'autorité qui délivre les PIM. Cette autorité ne peut être déchargée de sa responsabilité au motif qu'elle n'a pas été négligente dans ce domaine;

- 1.3.4.3. d'accompagner chaque envoi d'un relevé précis de son contenu; ce relevé devrait spécifier en particulier les numéros de référence des PIM de chaque lot;
 - 1.3.5. veiller à ce que le contrat comporte une clause prévoyant de poursuivre son exécution au cas où l'entrepreneur retenu ne pourrait la mener à bien;
 - 1.3.6. vérifier, avant la signature du contrat, que l'entreprise a les moyens d'honorer comme il convient toutes les obligations ci-dessus.
 - 1.4. Si les pièces vierges sont fournies par une autorité ou une entreprise située hors du territoire de l'Etat Membre, l'autorité compétente de celui-ci peut mandater une autorité appropriée du pays étranger pour qu'elle s'assure que les prescriptions recommandées dans la présente section soient respectées.
 - 1.5. L'autorité compétente devrait notamment:
 - 1.5.1. établir des spécifications détaillées pour toutes les matières à utiliser pour la fabrication des pièces vierges; ces matières devraient être conformes aux spécifications générales indiquées à l'annexe I de la convention;
 - 1.5.2. établir des spécifications précises concernant la forme et le contenu des pièces vierges, tel qu'indiqué à l'annexe I;
 - 1.5.3. veiller à ce que les spécifications assurent l'uniformité de l'impression des pièces vierges si différentes imprimantes sont utilisées par la suite pour l'impression;
 - 1.5.4. donner des instructions claires pour la production d'un numéro unique de document à imprimer sur chaque pièce vierge de manière séquentielle, conformément à l'annexe I;
 - 1.5.5. établir des spécifications précises régissant la garde de toutes les matières durant le processus de fabrication.
2. Garde et manipulation des PIM vierges ou remplies, et responsabilité à l'égard de ces pièces
 - 2.1. Toutes les opérations relatives au processus de délivrance (notamment la garde des pièces vierges, des pièces annulées ou des pièces remplies, des matières et matériels utilisés pour les remplir, le traitement des demandes, la délivrance des PIM, le maintien et la sécurité des bases de données) devraient être effectuées sous le contrôle direct de l'autorité qui délivre les PIM.
 - 2.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait procéder à une évaluation de tous les fonctionnaires participant au processus de délivrance en établissant, pour chacun d'entre eux, un dossier relatif à leur fiabilité, à leur honnêteté et à leur loyauté.
 - 2.3. L'autorité qui délivre les PIM devrait veiller à ce que les fonctionnaires participant au processus de délivrance ne soient pas membres de la même famille proche.
 - 2.4. Les responsabilités individuelles des fonctionnaires participant au processus de délivrance devraient être définies comme il convient par l'autorité qui délivre les PIM.

- 2.5. Aucun fonctionnaire ne devrait être seul chargé de toutes les opérations requises pour le traitement d'une demande de PIM et la préparation correspondante. Le fonctionnaire qui transmet les demandes au fonctionnaire chargé de délivrer les PIM ne devrait pas participer au processus de délivrance. Il faudrait qu'il y ait une rotation parmi les fonctionnaires assignés aux différentes tâches que comportent le traitement des demandes et la délivrance des PIM.
- 2.6. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des règles internes assurant que:
- 2.6.1. les pièces vierges sont conservées en lieu sûr et fournies uniquement pour répondre aux besoins quotidiens prévus et seulement aux fonctionnaires chargés de les personnaliser ou à tout autre fonctionnaire spécialement autorisé, et que les pièces vierges excédentaires sont retournées à la fin de chaque journée. Il devrait être entendu que les mesures visant à conserver les PIM en lieu sûr comportent des mécanismes permettant d'empêcher un accès non autorisé et de détecter les intrus;
 - 2.6.2. toute pièce vierge utilisée comme spécimen doit être neutralisée et porter la mention correspondante;
 - 2.6.3. un registre faisant le point sur le statut des PIM vierges et des PIM personnalisées qui n'ont pas été délivrées, et identifiant également les PIM mises à l'abri ou en possession de tel ou tel fonctionnaire, est quotidiennement mis à jour et conservé en lieu sûr; ce registre devrait être tenu par un fonctionnaire qui ne participe pas à la manipulation des pièces vierges ni de celles qui n'ont pas encore été délivrées;
 - 2.6.4. personne ne devrait avoir accès aux pièces vierges ni aux matières et matériels utilisés pour les personnaliser, en dehors des fonctionnaires chargés de remplir les pièces vierges ou de tout autre fonctionnaire spécialement autorisé;
 - 2.6.5. chaque PIM personnalisée est gardée en lieu sûr et n'est remise qu'au fonctionnaire chargé de la délivrer ou à tout autre fonctionnaire spécialement autorisé.
 - 2.6.5.1. Les fonctionnaires spécialement autorisés ne devraient être que:
 - a) des personnes ayant une autorisation écrite du directeur de l'autorité ou de toute autre personne représentant officiellement le directeur;
 - b) le contrôleur mentionné à la section 5 ci-après et les personnes désignées pour effectuer une vérification ou tout autre contrôle.
 - 2.6.6. Il est strictement interdit aux fonctionnaires de participer au processus de délivrance d'une PIM demandée par un membre de leur famille ou par un ami proche.
 - 2.6.7. Tout vol ou tentative de vol de pièces, de matières ou de matériels utilisés pour les personnaliser devrait être signalé sans retard à la police pour qu'elle fasse une enquête.
- 2.7. En cas d'erreur dans le processus de délivrance, la PIM concernée ne pourra être ni corrigée ni délivrée et sera donc invalidée.

3. Traitement des demandes; suspension ou retrait des PIM; procédures de recours
 - 3.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait s'assurer que tous les fonctionnaires ayant une responsabilité dans l'examen des demandes de PIM ont reçu la formation adéquate pour détecter les fraudes ainsi que pour utiliser l'informatique.
 - 3.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des règles garantissant qu'elles ne sont délivrées que sur la base d'une demande remplie et signée par le marin concerné, d'une preuve de son identité, de sa nationalité ou de sa résidence permanente, ainsi que de sa qualité de marin.
 - 3.3. La demande devrait contenir toutes les informations obligatoires d'après l'annexe I de la présente convention. Le formulaire de demande devrait prier les requérants de noter qu'ils seront passibles de poursuites et de sanctions pénales s'ils font sciemment de fausses déclarations.
 - 3.4. Quand une PIM est demandée pour la première fois et chaque fois que cela est jugé nécessaire par la suite à l'occasion d'un renouvellement:
 - 3.4.1. la demande, remplie mais non signée, devrait être présentée par le requérant en personne à un fonctionnaire désigné par l'autorité chargée de délivrer les PIM;
 - 3.4.2. une photographie numérique ou originale et les données biométriques du requérant devraient être prises sous le contrôle du fonctionnaire désigné;
 - 3.4.3. la demande devrait être signée en présence du fonctionnaire désigné;
 - 3.4.4. la demande devrait ensuite être transmise par le fonctionnaire désigné directement à l'autorité chargée de délivrer les PIM pour traitement.
 - 3.5. L'autorité chargée de délivrer les PIM devrait adopter des mesures appropriées pour garantir la sécurité et la confidentialité de la photographie numérique ou originale et des données biométriques.
 - 3.6. La preuve de l'identité fournie par le requérant devrait être conforme à la législation et à la pratique en vigueur dans l'Etat Membre qui délivre la PIM. Cette preuve pourrait prendre la forme d'une photographie récente du requérant, certifiée ressemblante par l'armateur ou le capitaine du navire ou un autre de ses employeurs, ou encore par le directeur de son établissement de formation.
 - 3.7. Le passeport du requérant ou un certificat d'admission en tant que résident permanent servira normalement de preuve de sa nationalité ou de sa résidence permanente.
 - 3.8. Les requérants devraient être invités à déclarer toute autre nationalité qu'ils possèdent et à affirmer qu'ils n'ont pas reçu ou demandé de PIM à un quelconque autre Membre.
 - 3.9. Le requérant ne devrait pas recevoir de PIM s'il en possède déjà une.
 - 3.9.1. Un système de renouvellement prématuré devrait s'appliquer lorsqu'un marin sait à l'avance que, compte tenu de la période de son service, il ne sera pas en mesure de présenter sa demande de renouvellement à la date d'expiration.
 - 3.9.2. Un système de prolongation devrait s'appliquer lorsqu'une prolongation d'une PIM devient nécessaire en raison d'une prolongation imprévue de la période de service.

- 3.9.3. Un système de remplacement devrait s'appliquer dans les cas de perte de PIM. Un document temporaire approprié peut être délivré.
- 3.10. Pour prouver qu'il est un marin au sens de l'article 1 de la présente convention, le requérant devrait au moins présenter:
- 3.10.1. une ancienne PIM ou un livret maritime;
 - 3.10.2. un certificat de capacité, un brevet d'aptitude ou une preuve de toute autre formation appropriée;
 - 3.10.3. des preuves tout aussi convaincantes.
- 3.11. Il faudrait trouver des preuves supplémentaires lorsque cela est souhaitable.
- 3.12. Toutes les demandes devraient faire l'objet au minimum des vérifications suivantes par un fonctionnaire compétent de l'autorité qui délivre les PIM:
- 3.12.1. vérification que la demande est complète et ne fait apparaître aucune incohérence pouvant susciter des doutes quant à la véracité des déclarations;
 - 3.12.2. vérification que les renseignements et la signature correspondent à ceux qui figurent sur le passeport du requérant ou sur tout autre document fiable;
 - 3.12.3. vérification, auprès des autorités qui ont délivré le passeport ou auprès d'autres autorités compétentes, de l'authenticité du passeport ou des autres documents produits. S'il y a des raisons de douter de l'authenticité du passeport, l'original devrait être envoyé à l'autorité concernée. Dans les autres cas, une copie des pages pertinentes peut être envoyée;
 - 3.12.4. comparaison, le cas échéant, de la photographie fournie avec la photographie numérique mentionnée à la section 3.4.2 ci-dessus;
 - 3.12.5. vérification de l'authenticité apparente de la certification mentionnée à la section 3.6 ci-dessus;
 - 3.12.6. vérification que les preuves mentionnées ci-dessus à la section 3.10 confirment que le requérant est bien un marin;
 - 3.12.7. vérification, dans la base de données mentionnée à l'article 4 de la convention, en vue de s'assurer qu'une PIM n'a pas déjà été délivrée à une personne correspondant au requérant; si le requérant possède une ou éventuellement plusieurs nationalités ou un lieu de résidence permanente en dehors du pays dont il est ressortissant, les renseignements nécessaires devraient également être demandés aux autorités compétentes de l'un et l'autre des pays concernés;
 - 3.12.8. vérification, dans toute base de données nationale ou internationale pertinente à laquelle l'autorité qui délivre les PIM a accès, qu'une personne correspondant au requérant ne constitue pas un risque éventuel pour la sûreté.
- 3.13. Le fonctionnaire auquel se réfère la section 3.12 ci-dessus devrait établir une note succincte pour le dossier indiquant les résultats de chacune de ces vérifications et appelant l'attention sur les faits qui conduisent à conclure que le requérant est un marin.
- 3.14. Une fois pleinement vérifiée, la demande, accompagnée par les pièces justificatives produites et par la note versée au dossier, devrait être transmise au fonctionnaire chargé d'établir la PIM qui sera délivrée au requérant.

- 3.15. La PIM complétée, accompagnée du dossier correspondant, devrait ensuite être transmise pour approbation à un fonctionnaire supérieur de l'autorité qui délivre les PIM.
 - 3.16. Le fonctionnaire supérieur ne devrait donner cette approbation que si, après au moins l'examen de la note figurant dans le dossier, il est convaincu que les procédures ont été correctement appliquées et que la délivrance de la PIM au requérant est justifiée.
 - 3.17. Cette approbation devrait être donnée par écrit et s'accompagner d'explications concernant tout aspect de la demande qui mérite une attention particulière.
 - 3.18. La PIM, accompagnée du passeport ou de tout autre document analogue, devrait être directement remise au requérant contre reçu ou lui être envoyée, ou encore, s'il en a exprimé le souhait, être adressée au capitaine du navire sur lequel il est engagé ou à son employeur, dans les deux cas par des moyens postaux fiables avec accusé de réception.
 - 3.19. Lorsqu'une PIM est remise au requérant, les renseignements mentionnés à l'annexe II de la convention devraient être entrés dans la base de données dont il est question à l'article 4 de la convention.
 - 3.20. Les règles de l'autorité qui délivre les PIM devraient préciser un délai maximal de réception après envoi. Si l'avis de réception n'est pas reçu dans ce délai et après notification du marin, une mention appropriée devrait être introduite dans la base de données, la PIM devrait être officiellement signalée comme perdue et le marin informé.
 - 3.21. Toutes les annotations, notamment les notes (mentionnées à la section 3.13 ci-dessus) et les explications mentionnées à la section 3.17, devraient être conservées en lieu sûr pendant la période de validité de la PIM et pendant trois ans après son expiration. Ces annotations et explications mentionnées à la section 3.17 devraient être enregistrées dans une base de données interne distincte et rendues accessibles: a) aux personnes en charge de la surveillance des opérations; b) aux fonctionnaires en charge de l'examen des demandes de PIM; et c) pour les besoins de la formation.
 - 3.22. Lorsque des informations laissent entendre qu'une PIM a été délivrée incorrectement ou que les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ceci devrait être rapidement notifié à l'autorité qui délivre les pièces afin que la pièce soit retirée dans les plus brefs délais.
 - 3.23. Lorsque la PIM est suspendue ou retirée, l'autorité devrait actualiser immédiatement sa base de données pour signaler que cette PIM n'est plus reconnue.
 - 3.24. Si une demande de PIM est refusée ou qu'une décision de la suspendre ou de la retirer est prise, le requérant devrait être informé par voie officielle de son droit de recours et être tenu pleinement au courant des raisons de cette décision.
 - 3.25. Les procédures de recours devraient être aussi rapides que possible et compatibles avec la nécessité d'un examen équitable et complet.
4. Exploitation, sécurisation et actualisation de la base de données
 - 4.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait adopter des mesures appropriées et des règles nécessaires pour appliquer l'article 4 de la présente convention et notamment pour garantir:

- 4.1.1. la mise à disposition 24 heures sur 24, sept jours sur sept, d'un centre permanent ou d'un accès électronique, conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4 de la présente convention;
 - 4.1.2. la sécurité de la base de données;
 - 4.1.3. le respect des droits de la personne lors du stockage, du traitement et de la communication des données;
 - 4.1.4. le respect du droit du marin à vérifier l'exactitude des données le concernant et de les faire corriger, en temps utile, si elles contiennent des erreurs.
- 4.2. L'autorité qui délivre les PIM devrait établir des procédures appropriées pour protéger la base de données, notamment:
- 4.2.1. obligation de faire régulièrement des copies de la base, qui seront conservées sur des supports tenus en lieu sûr, hors des locaux de l'autorité qui délivre les PIM;
 - 4.2.2. permission aux seuls fonctionnaires spécialement autorisés d'avoir accès à une entrée saisie dans la base de données ou d'y apporter un changement une fois que cette entrée a été confirmée par le fonctionnaire qui l'a saisie.
5. Contrôle de la qualité des procédures et évaluations périodiques
- 5.1. L'autorité qui délivre les PIM devrait désigner comme contrôleur un fonctionnaire supérieur dont l'intégrité, la loyauté et la fiabilité sont reconnues et qui ne participe pas à la garde ou à la manipulation des PIM, pour:
 - 5.1.1. contrôler en permanence la mise en œuvre de ces prescriptions minimales;
 - 5.1.2. appeler immédiatement l'attention sur tout manquement s'y rapportant;
 - 5.1.3. donner au directeur et aux fonctionnaires concernés des avis sur les améliorations de la procédure de délivrance des PIM;
 - 5.1.4. soumettre à la direction un rapport concernant les contrôles de qualité effectués sur les points ci-dessus. Le contrôleur devrait être si possible familiarisé avec les opérations à contrôler.
 - 5.2. Le contrôleur devrait faire directement rapport au directeur de l'autorité qui délivre les PIM.
 - 5.3. Tous les fonctionnaires attachés à l'autorité qui délivre les PIM, notamment le directeur, ont l'obligation de fournir au contrôleur tous les documents ou renseignements que celui-ci juge utiles pour l'accomplissement de sa tâche.
 - 5.4. L'autorité qui délivre les PIM devrait prendre les dispositions appropriées pour que les fonctionnaires puissent librement parler au contrôleur sans crainte de subir des conséquences.
 - 5.5. Le mandat du contrôleur devrait accorder une attention particulière aux tâches suivantes:
 - 5.5.1. vérifier que les ressources, les locaux, le matériel et le personnel sont suffisants pour une exécution efficace des fonctions de l'autorité qui délivre les PIM;

- 5.5.2. veiller à ce que les mesures prises pour la garde en lieu sûr des pièces vierges ou remplies soient appropriées;
 - 5.5.3. veiller à ce que les règles, mesures ou procédures exigées par les sections 2.6, 3.2, 4 et 5.4 ci-dessus aient été adoptées;
 - 5.5.4. veiller à ce que ces règles et procédures ainsi que les mesures soient bien connues et comprises des fonctionnaires concernés;
 - 5.5.5. contrôler dans le détail et de façon aléatoire chaque activité effectuée pour le traitement des cas particuliers, y compris les annotations et dossiers s'y rapportant, depuis la réception de la demande jusqu'au terme de la procédure pour la délivrance de la PIM;
 - 5.5.6. vérifier l'efficacité des mesures de sécurité prises pour la garde des pièces vierges, des matières et des matériels;
 - 5.5.7. vérifier, si nécessaire avec l'aide d'un expert de confiance, la sécurité et la véracité des informations conservées sur un support électronique et veiller à ce que la règle de l'accès 24 heures sur 24, sept jours sur sept, soit bien respectée;
 - 5.5.8. enquêter sur tout rapport fiable faisant état de la possibilité de la délivrance illicite d'une PIM, d'une falsification ou encore de l'obtention frauduleuse d'une telle pièce, afin d'identifier toute mauvaise pratique interne ou défaut des systèmes ayant pu entraîner ou faciliter une délivrance illicite, une falsification ou une fraude;
 - 5.5.9. enquêter sur les plaintes alléguant un accès inadéquat aux renseignements contenus dans la base de données, compte tenu des exigences des paragraphes 2, 3 et 5 de l'article 4 de la convention, ou des erreurs dans ces indications;
 - 5.5.10. s'assurer que le directeur de l'autorité qui délivre les PIM prenne des mesures rapides et efficaces pour donner suite aux rapports identifiant les améliorations à apporter aux procédures de délivrance et les points faibles;
 - 5.5.11. conserver l'enregistrement des contrôles de qualité qui ont été effectués;
 - 5.5.12. veiller à ce que les évaluations par la direction des contrôles de qualité aient été effectuées et que l'enregistrement de ces évaluations soit conservé.
- 5.6. Le directeur de l'autorité qui délivre les PIM devrait procéder à une évaluation périodique de la fiabilité du système et des procédures de délivrance ainsi que de leur conformité avec les prescriptions de la convention. Cette évaluation devrait tenir compte de ce qui suit:
- 5.6.1. résultats de tout contrôle du système et des procédures de délivrance;
 - 5.6.2. rapports et résultats d'enquêtes et autres indications concernant l'efficacité des mesures correctives prises à la suite des carences ou des manquements constatés en matière de sûreté;
 - 5.6.3. informations enregistrées sur les PIM délivrées, perdues, annulées ou abîmées;
 - 5.6.4. informations enregistrées concernant le fonctionnement du contrôle de qualité;

- 5.6.5. informations enregistrées concernant les problèmes de fiabilité ou de sécurité de la base de données électronique, y compris les demandes de renseignements adressées à la base;
 - 5.6.6. effets des changements apportés au système et aux procédures de délivrance des PIM à la suite d'améliorations ou d'innovations technologiques concernant les procédures de délivrance;
 - 5.6.7. conclusions des contrôles effectués par la direction;
 - 5.6.8. contrôle des procédures en vue de garantir qu'elles soient appliquées conformément aux droits et aux principes fondamentaux au travail énoncés dans les instruments pertinents de l'OIT.
- 5.7. Des procédés et procédures devraient être mis en place en vue d'empêcher toute divulgation non autorisée des rapports remis par d'autres Membres.
- 5.8. L'ensemble des procédés et des procédures de contrôle devraient garantir que les techniques de fabrication et les pratiques en matière de sûreté, notamment les procédures d'inventaire, sont suffisantes pour répondre aux prescriptions de la présente annexe.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le dix-neuf juin 2003.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingtième jour de juin 2003:

The President of the Conference,
Le Président de la Conférence,

MICHAEL WAMALWA

The Director-General of the International Labour Office,
Le Directeur général du Bureau international du Travail,

JUAN SOMAVIA

