

PIECE D'IDENTITE DES GENS DE MER

Olga FOTINOPOULOU BASURKO

Département du Droit de l'Entreprise, Faculté de Droit, Université du Pays Basque

Intervenants :

Dani APPAVE, Organisation Internationale du Travail, Suisse

Pr Patrick CHAUMETTE, Université de Nantes, France

Philippe ALFONSO, Fédération européenne des Travailleurs des Transports, Belgique

Lieutenant Commandant Jonathan MAJORINE, Gardes-côtes américains, Etats-Unis

Olga FOTINOPOULOU BASURKO, Département du Droit de l'Entreprise, Faculté de Droit, Université du Pays Basque, Espagne, Modératrice

Si chacun connaît la convention 185 de l'OIT, nous disposons ici d'un panel d'experts disposés à nous expliquer les répercussions de cet accord. Dani APPAVE est chargé de vous dresser une vision générale de la Convention. Le Professeur Patrick CHAUMETTE, expert renommé du droit du travail maritime abordera la ratification de la France qui est le seul Etat européen à avoir ratifié cet accord. Philippe ALFONSO est représentant de la Fédération Européenne de transport et responsable de la section maritime, il nous parlera de la perspective syndicale de la Convention 185. Enfin, le Capitaine Jonathan MAJORINE viendra livrer son expérience au sein de la garde côtière américaine. Il travaille au sein de cette unité sur la mise en circulation de la pièce d'identité des gens de mer.

Dani APPAVE, Organisation Internationale du Travail, Suisse : La plupart d'entre vous connaît le contenu de la Convention 185 de l'OIT. Dans ces grandes lignes, la Convention suscite plusieurs questions qu'il faut nécessairement aborder pour assurer le futur de cet accord. Suite aux événements du 11 septembre, l'Organisation maritime internationale (OMI) adopte le Code ISPS en décembre 2002. A la demande de l'OMI, le Conseil d'administration de l'OIT décide en mars 2002 de réviser la vieille convention 108 adoptée en 1958, qui offrait aux Etats membres de l'OIT la possibilité d'émettre des pièces d'identité pour les gens de mer. Le bilan de ce système est contrasté car les marins avaient peu de problèmes pour débarquer en escale. La pratique généralement acceptée respectait l'esprit de la Convention 108. Les événements de 2001 sont venus modifier les conditions d'escale et en juin 2003, une nouvelle convention est adoptée. Cette convention 185 complète donc le code ISPS, en dotant les marins d'une nouvelle pièce d'identité.

Ce document doit permettre d'assurer la sécurité. La Convention cherche à protéger ce document contre toutes formes de fraudes et à garantir l'identité du porteur de cette pièce d'identité. Cette nouvelle carte est nécessaire pour que les gens de mer puissent continuer à bénéficier d'une liberté au cours de leurs voyages professionnels pour rejoindre leurs navires, pour rentrer chez eux, pour être rapatriés ou pour descendre à terre. Cette nouvelle Convention contribue à faciliter le commerce international. Les difficultés rencontrées par les marins pour descendre à terre créent des tensions sur le marché de l'emploi. La conséquence directe est le difficile recrutement des marins pour le commerce international. La Convention

comprend neuf articles et trois annexes très importantes. Elle prévoit un modèle pour la pièce d'identité avec la constitution d'une base de données électronique. Des recommandations sur la sécurité dans la délivrance et la production de cette pièce d'identité sont intégrées à la Convention. Une procédure de révision est prévue pour faire évoluer les caractéristiques de ce document. Pour le moment, il est prévu qu'il y ait un code barre avec des données biométriques. La Convention dispose que le pays de nationalité doit délivrer ces documents. Une exception est toutefois émise et un pays pourrait décider de délivrer cette carte aux étrangers résidents sur son territoire. La pièce d'identité doit contenir les éléments énumérés à l'annexe 1. Le document doit être lisible à la machine, comme le sont la plupart des passeports récents. Il sera donc doté d'une bande lisible qui contient les informations nécessaires et demandées par l'OACI dans le document 93.03. Une photo digitale est requise, un modèle biométrique prévoit que les empreintes digitales figurent dans un code barre. Les spécifications sont données par un document de l'OIT disponible sur le site de l'OIT²⁵. La base de données électronique est importante parce qu'elle permet de vérifier l'authenticité d'un document et de s'assurer que le porteur du document est bien celui à qui on a remis ce document. Un centre permanent existe dans chaque pays pour répondre aux demandes de vérifications 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Les détails sur ce centre permanent doivent être communiqués à l'OIT et aux autres Etats membres de l'OIT. Les détails concernant le contrôle de qualité et l'évaluation obligatoire figurent à l'annexe 3 de la Convention. Il s'agit de s'assurer justement que la pièce d'identité est émise et délivrée dans les meilleures conditions de sécurité. Il faut susciter la confiance des Etats dans ce document. La Convention prévoit que la descente à terre devrait être possible avec la possession de la carte d'identité, à certaines conditions, ces conditions sont prévues à l'annexe 2. Un avis d'arrivée doit être envoyé à l'avance avec les détails concernant le porteur. Le navire doit donc prévenir les autorités locales et communiquer la liste des membres d'équipage et un certain nombre de détails sur chacun d'entre eux. En principe, la Convention prévoit qu'un visa ne sera pas nécessaire pour la descente à terre. Une exception est toutefois émise pour les pays, dont la législation requiert un visa obligatoire à tout étranger pénétrant sur le territoire national. Pour ces Etats, l'OIT accepte, en conformité avec la Convention, que par un moyen équivalent, les marins peuvent aller à terre sans perdre de temps et sans frais supplémentaires. Ces arrangements seront alors considérés comme étant équivalents à une permission d'aller à terre sans visa. En fait, le principe est simple : un pays peut demander certaines formalités mais il ne faut pas que ces dernières visent à décourager les marins. L'attribution de la carte d'identité des gens de mer n'exonère pas le marin d'avoir son passeport. La pièce d'identité n'est pas en elle-même un passeport mais elle est un moyen d'établir l'identité du marin.

La convention est entrée en vigueur le 9 février 2005 avec onze ratifications jusqu'à présent. Un arrangement transitoire est possible pour les 62 pays ayant ratifié la Convention 108 de 1958. Il permet l'émission des nouvelles pièces d'identité sans avoir à ratifier la nouvelle Convention 185. La Convention met donc en place un système d'identification sûr qui s'ajoute au passeport. Elle répond aux obligations de sûreté et respecte les droits personnels des marins car elle prévoit le premier système international d'identification, basé sur la biométrie. Beaucoup d'Etats sont en train de mettre en place les systèmes nécessaires en vue d'une ratification. L'Indonésie a déjà signé un contrat avec une grande multinationale pour mettre en place le système. La Russie est prête à ratifier. Beaucoup de pays, pour diverses raisons, ont des difficultés et beaucoup de ces pays sont en train de surmonter leurs difficultés. Certains gouvernements attendent les premiers bilans pour s'engager. C'est vraiment au pays exportateur de main d'œuvre en premier, comme l'Indonésie ou les

²⁵ Document

Philippines, de mettre le système en place. Ce n'est pas la première présentation que je fais sur cette Convention et partout, on me demande quand les Etats-Unis vont la ratifier. On a un représentant des Etats-Unis qui va sans doute nous éclairer sur cette question. Les Etats-Unis soutiennent cette Convention puisqu'ils ont financé de grandes études de faisabilité aux Philippines et en Indonésie pour l'application de la Convention et que c'est grâce à eux que l'Indonésie va très bientôt commencer l'émission de pièces d'identité.

Olga FOTINOPOULOU BASURKO : Au travers de cette première intervention, le contenu de la Convention nous paraît sans doute plus clair. Ce document permet d'habiliter les membres d'équipage à faire escale dans les ports. De plus, l'atout principal de la Convention réside certainement dans sa capacité à être adaptée aux nouvelles pratiques.

Maintenant des questions persistent. Comment concilier par exemple l'inclusion de données biométriques dans un document d'identité tout en respectant le droit fondamental à l'intimité des travailleurs de la mer. Ainsi la mise en place de la carte d'identité des gens de mer pose un certain nombre de problèmes d'un point de vue juridique. Le cas de la France est intéressant, le Professeur CHAUMETTE abordera certainement la stratégie française pour concilier la ratification de la Convention avec les directives communautaires relatives à la protection des données personnelles.

Professeur Patrick CHAUMETTE, Université de Nantes, France : Dans le dernier tome de l'Annuaire de droit maritime et océanique de l'Université de Nantes, Olga Fotinopoulou Basurko publie un article sur les questions de transpositions et de ratifications en Espagne de cette convention 185. Elle aborde le risque de confrontation avec les principes constitutionnels de protection de la vie privée et de protection des données personnelles. Donc, les compliments sont pour elle, car elle est la première, à ma connaissance, à avoir publié un commentaire extrêmement détaillé de la convention 2006 de l'OIT.

La France a participé activement au chantier de la Convention maritime de 2006, elle a ratifié très vite la Convention 185 par la loi du 16 février 2004. Ainsi, avec les ratifications du Nigéria et de la Jordanie, la Convention OIT est entrée en vigueur. La ratification française de 2004 posait problème au regard du droit communautaire européen. En effet, depuis le traité d'Amsterdam, les politiques d'immigration et les mesures concernant les visas relèvent des compétences communautaires. La question était alors de savoir si la France avait le droit de ratifier cette Convention 185. Le 14 avril 2005, le Conseil de l'Union Européenne a pris une décision qui autorise les Etats membres à ratifier la Convention 185. Depuis cette décision, la Hongrie et la Lituanie, deux Etats membres de l'UE, ont ratifié la Convention 185.

Les problèmes en France portaient ensuite sur les conséquences de cette ratification. La distinction du livret maritime professionnel et du document d'identité des gens de mer devait être éclaircie. Depuis l'histoire de l'inscription maritime de Colbert, les marins ont des matricules. La situation, notamment au XX^e siècle, a évolué vers une forme de confusion du document d'identité des gens de mer et du livret professionnel maritime. De toute évidence, la Convention 185 impose de distinguer les deux volets. Un arrêté français du 24 janvier 2007 redéfinit donc, avec soin, la délivrance du livret professionnel maritime. Il prévoit son contenu, son renouvellement et l'absence d'appréciation de la part de l'armateur. Sur le marché maritime international, la loi du pavillon ou la loi française interdit pourtant aux armateurs cette pratique, pourtant les Capitaines doivent mettre des appréciations sur certains livrets professionnels. L'ensemble des conventions internationales de l'OIT sur ces questions ne sont pas ratifiées et respectées.