

La mise en œuvre de la Convention 185 en France ne sera peut-être pas tout à fait simple mais ne semble pas soulever de problèmes juridiques de principe. La législation française et surtout l'encadrement des pratiques par la Commission Nationale Informatiques et libertés permettent de concilier l'application de la Convention et des directives européennes en matière de protection des données personnelles et des données biométriques. D'une part, ces documents d'identité sont des documents publics délivrés par les autorités nationales. D'autre part, notre expérience et les décisions de la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) sur l'utilisation des données biométriques, nous met à l'abri des principales difficultés. Sur les empreintes digitales, ce que la CNIL refuse, c'est la constitution d'un fichier central qui éventuellement peut être piraté, manipulé ou détourné. A partir du moment où l'algorithme d'une empreinte digitale est uniquement sur le document personnel et n'est pas centralisé, la CNIL n'y voit pas d'inconvénients dans une utilisation par les entreprises privées.

On sait très bien que les transmissions de données personnelles en matière de transport aérien, à la fois pour les professionnels navigants et en même temps pour les passagers, ont été négociées sur le plan international mais soulèvent toute une série de questions. On sait très bien que les pratiques d'un certain nombre de compagnies maritimes qui consistent à enregistrer l'identité des passagers, voire de scanner les papiers d'identité des marins sont à la fois utiles, probablement nécessaires, mais sont susceptibles de reconstituer des fichiers, dont l'utilisation pourrait être relativement incertaine.

La mise en œuvre en France de la Convention n'est donc pas réellement problématique. En revanche, la production de ces documents, la constitution d'une base de données nationale et la multiplication des données biométriques, sont susceptibles d'ouvrir des interrogations et de créer un certain nombre de problèmes qui seront évidemment intéressants à traiter.

**Olga FOTINOPOULOU BASURKO** Au regard de cette intervention, on constate que le problème ne vient pas de la constitution d'une base de données mais de sa transmission et de son utilisation.

**Monsieur Philippe ALFONSO, Fédération européenne des Travailleurs des Transports, Belgique**

L'ETF est la Fédération européenne des travailleurs du Transport. C'est une organisation paneuropéenne qui dépend de la Fédération Internationale des Travailleurs du Transport (ITF), basée à Londres. Nos affiliés sont des organisations syndicales des secteurs des transports mais également de la pêche qui a été adjointe à l'ETF et à l'ITF. Elle représente tout de même 223 organisations syndicales qui sont réparties dans 40 pays européens, cela excède évidemment les seuls pays de l'Union européenne. Nous représentons 2,5 millions de travailleurs à travers toute l'Europe et il est intéressant de noter que l'ETF est le partenaire social présent dans six comités de dialogue social sectoriel. Ce sont les instances dans lesquelles les fédérations de partenaires sociaux européens se retrouvent pour discuter de thématiques liées aux conditions du lieu de travail et à l'impact des réglementations communautaires, en particulier sur les relations industrielles et sur le travail en général.

Le transport maritime est la première industrie qui est véritablement globalisée. Notre discussion aujourd'hui prend corps dans ce contexte que je souhaite illustrer en quelques mots. La colonne vertébrale des échanges mondiaux est le transport maritime, il représente 90% des marchandises transportées et c'est un lieu de travail qui est unique en son genre. La

continuité entre le lieu de travail et le lieu de vie est très spécifique, elle induit des conséquences parfois lourdes pour le travailleur à bord du navire qui ne peut débarquer pendant plusieurs mois. Il est donc essentiel de pouvoir profiter des escales et des temps de repos, lors des passages dans les ports. Le contexte actuel est aussi celui de davantage de pressions qui pèsent sur les gens de mer. Le dictat de la rentabilité, le fait que l'on s'aperçoit que les équipages ont tendance à aller vers une certaine réduction de leurs effectifs, pour faire face aux mêmes tâches, le temps libre et le contact avec la famille sont à la baisse. On s'aperçoit que la demande sécuritaire intervient dans un contexte assez paradoxal. On souhaite à la fois davantage de sécurité mais on cherche aussi à ne pas porter atteinte au bon fonctionnement de l'économie. On a affaire à une menace qui est diffuse, qui est insaisissable, d'où une difficulté supplémentaire, quand on souhaite augmenter les critères de sûreté. L'impératif de la protection de la liberté des droits fondamentaux de la personne est effectivement très présent et les organisations syndicales sont extrêmement vigilantes par rapport à cette question.

La Convention 185 de l'OIT mériterait d'être ratifiée beaucoup plus largement car elle serait une garantie pour les gens de mer, de concilier les impératifs de sûreté et défendre de bonnes conditions de travail à bord comme à terre. La carte d'identité des gens de mer répond en tout cas aux exigences et aux contraintes du XX<sup>e</sup> siècle. Nous sommes dans un contexte de globalisation avec un recours fréquent au pavillon étranger et au recrutement d'équipages étrangers. L'environnement économique et l'organisation logistique sont complexes et difficiles à contrôler. Les points forts de la pièce d'identité des gens de mer sont des caractéristiques qui sont rigoureuses et précises. Il y a des données biométriques effectivement, il y a des conformités aux critères exigés par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (l'OACI), avec certes des manquements ou des difficultés qui peuvent persister. Ce sont des données fiables et vérifiables pour lesquelles les normes ISO s'appliquent. La question du stockage des bases de données est une réflexion effectivement qui est tout à fait intéressante. A partir du moment où les données sont stockées sur une carte, il y a peut-être moins de risques d'utilisations frauduleuses ou d'utilisations malintentionnées que dans la mesure où ces données seraient centralisées.

Les annexes de la Convention encadrent les obligations de l'autorité émettrice. Elles prévoient que cette autorité dispose du corpus des données devant figurer dans les documents. Ce sont donc des outils précieux qui donnent corps à cette carte d'identité des gens de mer. Les procédures et pratiques qui encadrent la délivrance de ces documents, sont aussi explicitées dans ces annexes. Ce sont des mécanismes qui concourent à réduire le plus possible la coruptibilité et la fraude. Un arsenal de mesures est prévu pour encadrer et donner davantage de sécurité. Evidemment le risque zéro n'existe pas, c'est bien connu, mais en tout cas, tout un panel de mesures encadrent la livraison, la production, l'émission jusqu'au moment où la carte d'identité est finalement délivrée dans les mains du marin. Ainsi, il existe un contrôle qualité, un processus de rapport mené tous les cinq ans auprès de la Direction des services de l'Organisation Internationale du Travail à Genève.

Faire la preuve de son identité est une réalité qui est parfois mal vécue par les gens de mer. Les documents requis sont pléthoriques: les certificats de qualification, les documents de voyages, les certificats médicaux ou le livret du marin. Ainsi, ils retracent l'historique des carrières du marin. Le marin est donc déjà soumis à des procédures de contrôle d'identité qui sont exigeantes et qui sont contraignantes. Le Code ISPS peut en ce sens avoir des effets pervers. C'est un code contraignant, difficile à mettre en œuvre mais qui a des implications importantes pour le marin. L'application du Code a été synonyme d'une augmentation des

tâches et des responsabilités pour les gens de mer. Le surcroît de travail pour les marins est accompagné d'une suspicion à leur égard. Les marins sont placés au cœur du dispositif, en première ligne pour mettre en œuvre et traduire dans les faits les prescriptions de ce code ISPS. Paradoxalement, on constate que la suspicion vis-à-vis des marins ne fait qu'augmenter, ils sont perçus comme une menace potentielle à la sûreté à bord ou à terre en escale. Il est préoccupant de noter, que les cas de refus de débarquement se multiplient que ce soit des débarquements pour repos à terre et des accès aux installations portuaires. Une étude a d'ailleurs été menée par ITF pour dénoncer les abus. Le premier point abordé est l'augmentation de la charge de travail qui ne s'accompagne pas de davantage de considération pour les marins. L'augmentation du niveau des responsabilités confiées et déléguées aux marins ne s'accompagne pas d'une augmentation salariale significative. Un autre point, souvent évoqué par les gens de mer, est le caractère inadéquat de la formation professionnelle pour la mise en œuvre des prescriptions du code ISPS ; Plus préoccupant encore, les restrictions en matière de repos à terre et les difficultés aussi à obtenir des visas, et en particulier, aux Etats-Unis d'Amérique, aggravent la situation. Enfin la vie des représentants syndicaux et celle de ceux qui prestent des services de santé ou de soins à nos marins, est rendue plus difficile et plus délicate quand il s'agit d'aborder les bateaux.

En conclusion, je souhaite redire le soutien de la Fédération Internationale des Travailleurs du Transport et de l'ETF sa branche européenne à une ratification rapide de la Convention de l'OIT. Malgré les réserves qui ont pu être évoquées précédemment, cet outil permet d'allier les exigences de sûreté avec le respect de bonnes conditions de vie et de travail à bord comme en période de repos. On note une forte tentation vers des normes unilatérales qui peuvent donner lieu à des risques de cacophonies ou à des contradictions entre des systèmes peu compatibles. Un défi consiste à vaincre les pressions de certains services d'immigration des pays de contrôle. Les gens de mer sont des alliés, non une menace, pour un secteur maritime plus sûr. Les marins sont au cœur de cette équation de la sécurité maritime. Ils sont soumis aux dictats de la rentabilité et de la performance économique. On leur demande aujourd'hui d'avoir un rôle accru dans la prévention des accidents, dans la prévention des risques de pollution avec une tendance à la criminalisation des gens de mer. Le respect et un traitement digne doivent être réservés à nos marins, et l'ETF et l'ITF exhortent les Etats à ratifier la Convention de l'OIT car elle garantit les exigences de sécurité tout en participant à l'amélioration de la vie au travail.

**Lieutenant Commandant Jonathan MAIORINE, Gardes-côtes américains, Etats-Unis :**

Les Etats-Unis n'ont pour le moment pas ratifié la Convention 185 car il y a des défis associés à cette adoption. Comme a été mentionné, les lois existantes, les règlements et les pratiques varient selon les pays et les Etats-Unis continuent à exiger des visas pour l'entrée sur le territoire des marins au même titre que les individus ordinaires. Nous avons eu l'habitude d'avoir ce que l'on a appelé "le visa de liste d'équipage" qui facilitait le débarquement de l'équipage d'un vaisseau car ils recevaient un visa collectif pour faire escale. Ce programme a été arrêté après le 11 septembre. Un des défis concernant, non seulement la Convention OIT et la sûreté, dans les programmes de sûreté intérieurs et extérieurs mais aussi au travers des politiques et des règlements, c'est la conciliation de ces politiques avec les temps de repos des marins. Nous avons inclus la langue dans nos règlements nationaux existants, nos règlements de sûreté maritimes et notre code de règlements fédéraux, qui détermine spécialement les exigences d'évaluation pour les propriétaires et les opérateurs qui doivent se constituer, dans la mesure du possible, en société commerciale. A côté des défis que représente la ratification de la Convention 185, l'identification commune pour tous les marins représente un atout significatif. Les gardes côtes proposent d'établir un nouveau crédit de Marine marchande qui

serait un document conforme d'identification du marin. Cette nouvelle qualification réunira tous les autres sources de qualification : la pièce d'identité pour les marins américains, leur document de marin de la marine marchande, leur certificat STCW et le certificat d'enregistrement.

Parallèlement à un programme d'identification, les Etats-Unis ont récemment mis en place des règlements sur un programme d'identification nationale. On l'appelle le Transportation Worker Identification Credential (TWIC). La loi relative à la Sûreté du Transport Maritime adoptée en 2002<sup>26</sup> est l'application américaine de Code d'ISPS et de ses exigences de sûreté. Certaines de nos exigences nationales dépassent les normes internationales et le TWIC en est un exemple. Conformément à la loi, cette pièce d'identité doit être biométrique et est exigée dans plusieurs cas prévus par la loi<sup>27</sup>. Nous avons plus de 10 000 vaisseaux et plus de 3 000 installations à haut risque et environ 50 plateformes continentales extérieures particulièrement exposées. Ces installations et ces navires supposent une intervention spécifique des gardes-côtes. Toutes personnes non accompagnées sur ces sites devront être munis de TWIC. Ces crédits seront attribués par les gardes côtes, cette loi s'applique strictement à tous nos marins nationaux. Nous estimons entre 750 000 et 1.5 millions les individus qui se verront attribuer cette identification biométrique.

D'abord l'Identification d'Ouvrier de Transport et la Pièce d'Identité suivent des normes différentes. Ce n'est pas la norme ISO. C'est une norme américaine qui utilise un circuit intégré. La technologie future et la flexibilité sont exploitées par l'utilisation d'une Smart Card. Trois systèmes d'authentification sont envisagés. Ainsi la Smart Card contient l'empreinte digitale, la qualification et le numéro d'identification de l'individu.

Ce programme est un projet collectif de deux agences des Etats-Unis, l'Administration de Sécurité de Transport et la Garde côte américaine. L'Administration de Sécurité de Transport est responsable de l'inscription des marins Elle est chargée d'accomplir l'évaluation de la menace, les chèques de base, la production des cartes, la publication des cartes, les appels et le processus de renonciation et l'administration du système. La garde côte est responsable de la mise en vigueur. Elle sera chargée de conseiller les opérateurs sur le terrain et de contrôler les cartes biométriques en sondant au hasard pendant les visites d'inspection de routine. Ainsi les conseils de terrain et l'entraînement représentent aussi une grande partie de nos responsabilités.

Cette règle exigeant aux individus de recevoir le TWIC a été publiée le 25 janvier 2007 et est depuis entrée en vigueur. L'essai pilote des lecteurs de carte commencera en 2008. Les lecteurs actuellement électroniques ne sont pas exigés. Ils ne font pas partie du programme. Les seules exigences sont, jusqu'à présent, que les individus qui ont besoin d'un accès libre aux installations et tous nos marins crédités doivent physiquement aller s'inscrire pour la carte. Elle doit être montrée comme un badge d'identité visuel. En attendant nous

<sup>26</sup> Maritime Transportation Security Act (MTSA) of 2002

<sup>27</sup> The MTSA requires a threat assessment and biometric identification credential for:

All individuals who require unescorted access to secure areas of MTSA regulated vessels (>10,000), facilities (>3,200), and Outer Continental Shelf (OCS) facilities (50), which includes but is not limited to longshoremen, truck drivers, vendors, facility/vessel employees, maintenance personnel, etc.

All USCG credentialed merchant mariners (>200,000)

All vessel pilots

All individuals employed aboard vessels that push, pull, haul or tow alongside tank vessels