

avons récemment développé dans le cadre d'un travail avec les industriels et nous avons récemment publié une liste de contacts que nous évaluerons avec les fabricants de lecteur. Nous voulons accomplir des épreuves pilotes avec cet équipement avant de le rendre obligatoires pour nos installations et nos vaisseaux. Le TWIC implique des frais. Le marin est tenu d'acheter sa propre carte d'identité et pour \$140 pour un document valable pendant 5 ans. Ces \$140 servent à payer le système TWIC entier.

Finalement les travailleurs doivent se rendre à un centre d'enrôlement. Il en existe environ dans 140 ports partout aux États-Unis. Ceux-là sont assurés par la TSA et un administrateur TSA. Il y a trois contrôles fondamentaux qui entrent dans l'évaluation de menace associée à votre application. Avant tout, c'est un contrôle du casier judiciaire. Ensuite, c'est un contrôle de Police judiciaire fédérale sur les antécédents criminels. La situation juridique, la nationalité, les titulaires de certains types de visa ont droit à la TWIC. Trois types de contrôle sont ainsi menés en vue de la délivrance d'une TWIC. Il y a une longue liste de crimes disqualifiant qui sont inclus.

Babana Ould Jaha-Ecole nationale de l'enseignement maritime et de pêche de Mauritanie : Est-ce qu'au niveau de l'OIT ou des Etats-Unis par exemple des mesures d'accompagnement ont été prises pour aider les pays à se doter des moyens matériels afin de réaliser ces pièces d'identité des gens de mer ?

Monsieur Dani APPAVE : L'application de cette convention, pour beaucoup de gens, se trouve être un mystère. Pourtant, les systèmes informatiques aujourd'hui sont tels que tout cela n'est pas si compliqué. Un grand nombre d'entreprises qui sont capables d'installer ces systèmes et, donc, les pays peuvent demander des devis à beaucoup d'entreprises et acheter les services et le matériel pour appliquer la Convention. Au niveau juridique et au niveau de l'application de la Convention, l'OIT fournit à tous ses membres, une assistance technique et des conseils techniques. C'est avant tout une question de volonté. Pour des Etats comme les Philippines ou l'Indonésie, c'est une cause nationale. Le système est onéreux compte tenu de sa phase de contrôle de l'identité des gens de mer. L'assistance technique est disponible, les conseils techniques sont disponibles, l'achat des systèmes et des services peut être d'un coût raisonnable, si on met en concurrence les différentes sociétés qui peuvent le faire et il y en a beaucoup. En revanche, il y a un manque de compréhension au niveau du programme biométrique, car il y a un nombre limité de fournisseurs mais, c'est à la société que vous allez engager pour faire l'installation, de trouver ce programme biométrique au prix le plus bas possible.

Jean-Paul LECOZ- retraité marine marchande : Deux informations apparaissent essentielles : le marin est au cœur du dispositif de sûreté maritime et la criminalisation des gens de mer est scandaleuse. La France a d'ailleurs ouvert la voie dans ce domaine.

Olga FOTINOPOULOU BASURKO : Nous sommes tous d'accord pour replacer le marin au cœur du dispositif de sûreté maritime.

Xavier LERECIT-ACOM : La carte d'identité est une excellente chose. Elle doit être uniformisée sur le plan international. Elle ne remplace pas toutefois le livret maritime qui est l'historique de la carrière du marin. Il est très précieux et très intéressant, d'abord pour l'intéressé lui-même, et ensuite, pour les différents employeurs qui suivent. Le livret maritime va-t-il disparaître?

Professeur Patrick CHAUMETTE : A priori le livret maritime ne disparaît pas, il se sépare du document d'identité car chacun a sa propre fonction. Le document d'identité des marins participe au contrôle de la sûreté. L'identification des brevets maritimes doit être envisagée avec des données biométriques. Les pratiques actuelles montrent que des abus sont commis sur la délivrance de diplômes à des marins sans qualification réelle. Les Etats fournisseurs de main d'œuvre, notamment tous ceux qui ont une politique de formation professionnelle maritime sérieuse, doivent développer évidemment l'identification des brevets et l'identification des documents d'identité du marin. D'une certaine manière, il y a un lien extrêmement fort entre la Convention STCW et la Convention 185 de l'OIT.

Anonyme : Prenons l'exemple d'un navire battant pavillon polonais avec à son bord un marin roumain par exemple, qui fait escale dans un port d'Europe. Le marin voit arriver un camion conduit par un chauffeur roumain de son même village. Pour se retrouver à ce même point, ont-ils dû justifier de leur identité dans les mêmes conditions ?

Antoine RABANI, Officier de sûreté du port du Havre terminaux containers- France : Actuellement sur mes terminaux, le camionneur est badgé, s'il n'a pas de badge permanent, on lui donne un badge one-shot où on vérifie sa carte d'identité, son permis de conduire, son avis de mouvement portuaire (AMPE) et sa licence communautaire pour être sûr qu'il a bien quelque chose à faire sur le terminal. Actuellement les seules personnes qui circulent sur mes terminaux, sans aucune justification, et je suis un ancien marin de la Marine Nationale, ce sont les marins eux-mêmes.