



SEIZIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Rapport du Directeur général**Troisième rapport supplémentaire:
Question urgente inscrite à l'ordre du jour
de la 91^e session (juin 2003) de la Conférence
internationale du Travail, concernant un système
plus sûr d'identification des gens de mer****Résumé**

La possibilité que des moyens de navigation et des ports soient utilisés pour perpétrer des actes de terrorisme a conféré un caractère d'urgence à la question du renforcement de la sûreté maritime. Si rien n'est fait, les gouvernements adopteront — s'ils ne l'ont pas déjà fait — des mesures unilatérales pour protéger leurs intérêts légitimes en matière de sécurité, ce qui entravera la facilitation du commerce maritime. Il est dans l'intérêt général — notamment des gouvernements, des armateurs et des gens de mer — qu'une solution soit trouvée au plan mondial. A cette fin et dans le cadre d'une évaluation complète de la sécurité maritime, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) — à la demande de son Comité de la sécurité maritime — a demandé au Directeur général du BIT d'étudier la possibilité d'améliorer le système de délivrance des pièces d'identité aux gens de mer. Pour faire en sorte que les gens de mer ne soient pas le maillon faible de la chaîne de sécurité, le Directeur général propose que le Conseil d'administration étudie la possibilité de répondre à l'OMI en inscrivant à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) un point supplémentaire concernant la révision de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.

Contexte

1. En réponse aux attaques terroristes du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'OMI a adopté, à sa 22^e session, qui s'est tenue du 19 au 29 septembre 2001, une résolution (A.924 (22)) intitulée «Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires» (annexe I). Cette résolution donnait instruction aux organes compétents de l'OMI de passer en revue, à titre hautement prioritaire, les instruments relevant de leurs compétences, pour voir s'il était nécessaire de les mettre à jour et s'il y avait lieu, selon le cas, d'adopter d'autres mesures en matière de sûreté maritime.
2. La résolution de l'Assemblée de l'OMI demandait également aux organes compétents de cette organisation de «tenir compte des travaux menés par d'autres organisations compétentes pour élaborer des normes relatives à la sûreté et à la sécurité des transports

par voie terrestre, aérienne et maritime, ainsi que par des organismes du secteur privé». Pour permettre de donner suite rapidement à cette résolution, l'Assemblée de l'OMI a décidé de convoquer une Conférence diplomatique sur la sûreté maritime (du 4 au 13 décembre 2002) afin de modifier les conventions pertinentes et, dans l'intervalle, de créer un groupe de travail intersessions chargé d'élaborer les recommandations appropriées. Le Groupe de travail intersessions sur la sûreté maritime (ISWG) s'est réuni du 7 au 15 février 2002. Le Bureau a participé à cette réunion et présenté un document qui abordait certaines des questions soulevées, pour autant qu'elles relevaient du domaine de compétence de l'OIT.

Questions pour examen

3. Plusieurs questions centrales sont au cœur du débat sur la sécurité maritime renforcée. L'OMI traite d'un certain nombre de ces questions et étudie des amendements à sa Convention SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer) concernant des systèmes d'identification automatique pour navires; des plans de sécurité pour navires et terminaux au large, y compris des dispositions concernant un agent commis à la sécurité des navires et un agent commis à la sécurité des entreprises; des plans de sécurité portuaire et des évaluations de la vulnérabilité des ports pour ce qui concerne l'interface navire/port; des mesures de sûreté pour les conteneurs; et des renseignements sur le navire, sa cargaison, son équipage et ses passagers.
4. L'un des aspects considérés comme essentiels pour le renforcement de la sûreté maritime consiste à veiller à ce que les gens de mer soient munis de documents d'identification positive vérifiable. Les gens de mer participent directement au transport international des marchandises, y compris de matières dangereuses, ainsi qu'au transport des passagers. Ils ont également accès aux ports, y compris aux zones réservées. L'impérieuse nécessité de renforcer la sûreté maritime exige qu'un équilibre soit trouvé entre différents objectifs, tels que la protection de la vie privée et la discrimination.
5. A cet égard, la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, constitue un cadre permettant d'équilibrer les exigences sécuritaires, la facilitation du commerce maritime et la protection des droits des travailleurs. La convention n° 108 prévoit la reconnaissance réciproque des pièces d'identité nationales pour permettre aux marins d'effectuer les déplacements professionnels internationaux nécessaires à leur travail. Elle prévoit expressément que le marin pourra se rendre en permission à terre; elle lui permet d'embarquer à bord de son navire ou d'être transféré sur un autre navire, ou de passer en transit afin de rejoindre son navire ou afin d'être rapatrié; la convention n° 108 exige que les pièces d'identité soient établies dans une matière résistante et confectionnées de telle manière que toute modification soit aisément discernable.

Résumé des discussions menées à l'OMI sur l'identification des gens de mer et la sécurité maritime

6. L'ISWG de l'OMI était saisi d'une proposition visant à inclure dans le chapitre XI/9 de la Convention SOLAS de l'OMI une nouvelle disposition concernant l'identification des gens de mer et les prescriptions relatives aux enquêtes sur les antécédents. La proposition fait obligation à l'OMI d'élaborer des dispositions obligatoires propres à garantir l'identification positive vérifiable des gens de mer ainsi que des autres personnes employées ou engagées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire.

7. L'ISWG a examiné séparément les deux questions, à savoir les enquêtes sur les antécédents des gens de mer et la vérification de l'identité des gens de mer. En ce qui concerne les enquêtes sur les antécédents, une vaste majorité des membres de l'ISWG n'ont pas approuvé cette proposition. Cette opposition était fondée sur les dispositions juridiques et constitutionnelles du droit national concernant les droits de l'homme, le respect de la vie privée et la protection des données. L'ISWG a décidé qu'il ne devrait pas être donné suite à cette proposition en ce qui concerne les enquêtes sur les antécédents.
8. L'ISWG a consacré un vaste débat à la question de l'identification positive vérifiable des gens de mer. Voici un résumé des principaux points.
9. Le gouvernement des Etats-Unis était d'avis que les pièces d'identité délivrées aux gens de mer devaient permettre leur identification positive pour éviter qu'ils puissent représenter une menace pour la sécurité nationale ou pour la sûreté et la sécurité du commerce maritime. Il a proposé d'ajouter au chapitre XI de SOLAS une nouvelle règle 9 qui ferait obligation à chaque administration de délivrer à chaque personne travaillant à bord d'un navire une pièce d'identification positive vérifiable, ou de modifier une pièce d'identité existante en y ajoutant un élément d'identification positive. Il a indiqué que l'objectif poursuivi en ajoutant un tel élément est de permettre à l'administration d'utiliser, si elle le souhaite, les documents existants avec un maximum de flexibilité. Parmi les documents existants susceptibles d'intégrer un élément d'identification positive pourraient figurer le document émis en vertu de la convention de l'OMI sur les normes de formation et de délivrance des brevets (STCW), ainsi que les pièces d'identité de gens de mer délivrées en application de la convention n° 108 de l'OIT.
10. Le gouvernement de la France a considéré que la lutte contre l'immigration illégale et les questions de sécurité avait notamment permis de mettre à jour certaines lacunes de la convention n° 108 de l'OIT, qui portaient préjudice aux intérêts légitimes des gens de mer. De ce fait, la convention n'a pas pleinement répondu aux besoins actuels. Le gouvernement de la France est d'avis que la pièce d'identité des gens de mer devrait être rendue infalsifiable par l'établissement de procédures et de sauvegardes permettant de renforcer la sûreté du document et de garantir qu'il continue d'être accepté comme document de voyage professionnel.
11. Le gouvernement des Iles Marshall a indiqué qu'il utilisait du papier contrecollé antifraude ainsi qu'une technologie de traitement numérique des documents des gens de mer et qu'il tenait une base de données pour la vérification par des tiers de l'identité et des qualifications des gens de mer. Il a proposé la création d'une base de données internationale pour la vérification de l'identité et des qualifications des gens de mer et pour la normalisation des pièces d'identité internationales des gens de mer. Cette base de données s'inspirerait de pratiques éprouvées, qu'il s'agisse d'utiliser du papier antifraude, des technologies numériques, des «cartes à puce» ou d'autres technologies d'avant-garde.
12. Le gouvernement des Philippines a indiqué que, compte tenu de la nécessité de renforcer la sécurité par suite des menaces du terrorisme, l'administration maritime des Philippines a créé un site Web interactif où l'identité et les qualifications des marins philippins peuvent être vérifiées instantanément par leur nom de famille et leurs prénoms.
13. En se déclarant favorables à l'actualisation de la pièce d'identité des gens de mer, un certain nombre d'autres gouvernements, notamment l'Allemagne, la France, l'Irlande, Malte, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède, ont proposé expressément que cette mise à jour soit entreprise d'urgence dans le cadre de l'OIT.
14. La Chambre internationale de la marine marchande, parlant au nom de six branches d'activité économique, a exprimé l'avis que la nécessité de faciliter les déplacements des

marins peut exiger, eu égard à la nécessité de renforcer la sécurité, une révision des formes actuelles d'identification des gens de mer.

15. La CISL (représentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport) a indiqué que les gens de mer jouaient un rôle fondamental pour le commerce mondial et, tout en reconnaissant la nécessité d'une identification correcte des gens de mer, elle admettait que leurs droits de l'homme devaient être respectés.
16. Résumant les discussions, le président a déclaré que, si de l'avis général, il était effectivement nécessaire d'actualiser la pièce d'identité des gens de mer, les vues étaient clairement partagées au sein de l'ISWG puisque certaines délégations étaient favorables à ce que l'on incorpore une prescription dans la Convention SOLAS, ainsi que cela avait été proposé par les Etats-Unis, tandis qu'une petite majorité était en faveur d'une révision de la convention n° 108 de l'OIT.
17. L'ISWG a reconnu que la nécessité de renforcer la sécurité signifiait qu'il fallait déterminer quelles pièces d'identité existantes des gens de mer recueilleraient la plus large approbation sur le plan international. L'ISWG a recommandé d'actualiser de toute urgence la pièce d'identité des gens de mer. Examinant les différentes options, l'ISWG a tenu compte des informations fournies par l'OIT sur l'objectif et le contenu de la convention n° 108 ainsi que sur le nombre de ratifications recueillies par celle-ci; sur les perspectives concernant l'examen par le Conseil d'administration du BIT d'un calendrier accéléré pour inscrire à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 2003 un point concernant un éventuel protocole relatif à la convention n° 108; sur les perspectives concernant l'entrée en vigueur rapide d'un tel protocole; et sur les procédures de mise en application en tant que mesure de contrôle par l'Etat du port.
18. Après de nouvelles discussions au sein de l'ISWG, il a été décidé qu'il serait plus approprié de prendre des mesures d'urgence dans le cadre d'un instrument existant sur la question, à savoir la convention n° 108. En même temps, l'ISWG a indiqué que la plus étroite collaboration possible entre l'OMI et l'OIT à cet égard serait souhaitable. La réunion a demandé au Secrétaire général de l'OMI d'écrire au Directeur général du BIT en soulignant l'importance que les Etats membres de l'OMI attachaient à une mise à jour de la convention n° 108, et la contribution significative que l'amélioration de la pièce d'identité des gens de mer apporterait au renforcement de la sûreté maritime.
19. L'ISWG a également reconnu la nécessité de porter cette affaire de toute urgence à l'attention du Conseil d'administration du BIT à sa 283^e session, en lui demandant d'envisager des mesures d'urgence aux fins de la mise à jour de la convention n° 108. L'ISWG a sollicité l'assistance de l'OMI dans ce processus. Le Bureau a été invité à présenter à la 75^e session du Comité de la sécurité maritime, qui doit se tenir en mai 2002, un rapport sur la décision du Conseil d'administration du BIT. La réunion a également décidé, afin de préserver la position de l'OMI, de maintenir dans le texte du rapport la possibilité d'utiliser le projet de règle 9 du chapitre XI de SOLAS pour le cas où le Conseil d'administration du BIT ne serait pas en mesure d'apporter une réponse positive.
20. Le Secrétaire général de l'OMI a écrit, le 14 février 2002, au Directeur général (annexe II) en se référant à un échange de correspondance antérieur et indiqué que l'une des questions importantes débattues au cours de l'ISWG portait sur la pièce d'identité des gens de mer ainsi que sur l'impérieuse nécessité de l'actualiser pour renforcer la sécurité des navires et des ports. L'un des principaux éléments de cette correspondance se référait à l'information fournie à l'ISWG concernant une éventuelle solution expéditive et obligatoire qui consisterait à inscrire un point supplémentaire à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) en vue d'examiner et d'adopter un protocole relatif à la convention n° 108. Le Secrétaire général de l'OMI a dit à quel point il

importait d'œuvrer le plus rapidement possible à la mise en place de l'infrastructure nécessaire (tant réglementaire que pratique) pour renforcer les défenses contre toutes les formes de terrorisme.

Perspectives de ratification de la convention n° 108

21. La convention n° 108 a été ratifiée par 61 Etats Membres, soit 60,7 pour cent de la flotte mondiale. Cette convention est certes l'une des conventions sur le travail maritime de l'OIT à avoir été la plus largement ratifiée, mais elle n'a pas réussi à atteindre le degré d'acceptation universelle que connaît la Convention internationale de 1978 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1978) de l'OMI.
22. Le Bureau possède peu d'informations sur les obstacles à la ratification de la convention n° 108 malgré les demandes d'information qu'il a adressées antérieurement à cette fin. Le Japon cite des problèmes liés à sa loi sur l'immigration et à l'article 5 de la convention (droit du marin d'être réadmis dans le territoire de l'autorité compétente ayant délivré la pièce d'identité). Les Pays-Bas font état d'incompatibilités entre les textes législatifs nationaux relatifs aux passeports et l'article 3 de la convention (droit du marin de conserver une pièce d'identité en tout temps). Les Etats-Unis obligent les marins à posséder un visa de membre d'équipage pour pouvoir descendre à terre et notent que cette prescription serait incompatible avec l'article 6 de la convention. L'Australie indique que la disposition de l'article 3 prévoyant que le marin conservera sa pièce d'identité en tout temps pose des problèmes de sécurité, en particulier dans les cas de désertion. Les autorités ne disposeraient alors d'aucune pièce concernant le marin.
23. La ratification et la mise en œuvre de la convention n° 108 constituent un premier pas vers le renforcement des mesures de sécurité maritime, tout en préservant les droits des gens de mer. Il ne fait pas de doute que la convention devra être modifiée pour tenir compte des problèmes soulevés.

Une réponse de l'OIT en matière de sécurité maritime à la suite des événements du 11 septembre

24. La Réunion intersessions de l'OMI a conclu que des mesures urgentes étaient nécessaires pour actualiser la convention n° 108 et a proposé à l'OIT d'envisager d'établir un calendrier accéléré à cette fin. Il a clairement été convenu que, si l'OIT n'était pas en mesure d'adopter ce calendrier accéléré, l'OMI le ferait dans des délais qui lui permettraient de le présenter à la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime prévue en décembre 2002. Une question importante s'est posée de savoir si une révision avancée de la convention n° 108 pourrait se faire sans compromettre l'objectif plus large d'une révision et d'un regroupement des conventions sur le travail maritime déjà en cours.
25. Le Directeur général propose que l'on donne suite à la demande formulée pour qu'une solution rapide et ayant force obligatoire soit trouvée à la question des pièces d'identité dans le cadre des mesures obligatoires plus larges que l'OMI adoptera d'ici décembre 2002. Afin de renforcer la coopération entre l'OMI et l'OIT, le Directeur général propose que le Conseil d'administration désigne une délégation tripartite de haut niveau (par exemple le bureau de la Commission paritaire maritime) pour représenter l'OIT en tant qu'observateur à la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime devant se tenir du 4 au 13 décembre 2002 à Londres.

26. Une réponse dans les délais renforcerait la chaîne de sécurité au profit de toutes les parties concernées, en particulier des gouvernements, armateurs et gens de mer, tout en visant d'autres intérêts légitimes, tels que la protection de la vie privée et la discrimination. Ainsi, l'OIT agirait et serait perçue comme agissant de manière coordonnée et intégrée avec les autres organisations internationales en vue d'un impact maximal au profit de leurs mandants. En réagissant rapidement et à temps, l'OIT ferait également la démonstration de sa capacité à mettre en œuvre une réponse normative lorsque les circonstances l'exigent.
27. En l'espère, une réponse appropriée face aux questions soulevées consisterait à faire examiner, en vue d'une adoption par la Conférence de 2003, un protocole à la convention n° 108. L'OIT inviterait l'OMI à collaborer étroitement à l'élaboration du protocole proposé. Le Bureau a consulté les membres représentant les armateurs et les gens de mer à la Commission conjointe maritime.

Contenu du protocole proposé

28. Le protocole proposé traiterait des questions de sécurité soulevées en prenant en considération les obstacles à la ratification de la convention n° 108. Il comporterait notamment des dispositions nouvelles sur la question de l'identification positive vérifiable des gens de mer. Il énoncerait le but pour lequel le document d'identité est délivré, de même que les procédures de délivrance. Il pourrait également édicter des règles concernant les caractéristiques physiques et les mesures destinées à rendre le document infalsifiable, tout comme les procédures de suivi et de contrôle. Le protocole proposé pourrait prévoir d'inclure dans le document d'identification des informations concernant la délivrance des brevets des gens de mer, telles que demandées par l'OMI. Le protocole comprendrait également une disposition concernant l'application des textes par l'intermédiaire des mécanismes de contrôle de l'Etat du port. Il serait également nécessaire d'étudier les conditions de l'entrée en vigueur du protocole.

Travaux préparatoires par le Bureau

29. Le Bureau a déjà lancé ses travaux plus généraux sur l'examen de toutes les conventions et recommandations maritimes existantes de l'OIT en vue de déterminer dans quelle mesure les dispositions pertinentes doivent être incorporées dans l'exercice de regroupement des conventions maritimes du travail. Cet exercice a été approuvé par le Conseil d'administration à sa 280^e session. La convention n° 108 figure parmi les instruments prévus dans l'exercice. L'exercice de regroupement a commencé lors de la première session du groupe de travail tripartite de haut niveau qui s'est tenue du 7 au 21 décembre 2001, et un rapport de cette réunion a été soumis à la présente session du Conseil d'administration¹. Cette procédure ne devrait néanmoins pas être achevée avant 2005, lorsque les nouveaux instruments regroupés seront adoptés dans le cadre de la session maritime de la Conférence internationale du Travail.
30. Dans ce contexte, il est proposé que les travaux relatifs à la convention n° 108 soient accélérés et soumis au Sous-groupe et au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime qui devraient se tenir en juin 2002 et octobre 2002, respectivement. Afin de limiter l'impact sur la procédure en cours et de permettre l'accélération demandée pour améliorer les documents d'identité des marins, il est proposé

¹ Document GB.283/LILS/7.

d'ajouter deux jours à l'une des réunions maritimes prévues pour cette année. Une fois adopté, le protocole serait intégré dans les travaux définitifs du processus de regroupement.

Arrangements procéduraux

31. Cette demande soulève un certain nombre de questions de procédure. La première question a trait à l'inscription des questions maritimes à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail lorsqu'elle ne se réunit pas en session maritime. Selon une résolution adoptée en 1921 par la Conférence, aucune convention ou recommandation adoptée par la Conférence internationale du Travail ne sera applicable aux transports maritimes, à moins qu'elle n'ait été inscrite comme question maritime spéciale à l'ordre du jour de la Conférence. Cependant, en 1948, une telle question a déjà été inscrite à l'ordre du jour de la 32^e session de la Conférence en 1949 en vue de la révision de quatre conventions maritimes. Le Conseil d'administration peut donc, s'il le désire, inscrire à l'ordre du jour de la Conférence une question maritime pour autant qu'elle soit désignée comme telle en dehors des sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail.
32. Une deuxième question a trait à la procédure à suivre pour inscrire la question du protocole relatif à la convention n° 108 à l'ordre du jour de la Conférence. L'article 10, alinéa 1, du Règlement du Conseil d'administration stipule que, lorsque le Conseil d'administration est appelé à discuter, pour la première fois, une proposition d'inscrire une question à l'ordre du jour de la Conférence, il ne peut, sauf assentiment unanime des membres présents, prendre de décision qu'à la session suivante. En outre, le Conseil d'administration peut décider de soumettre une question à la Conférence pour faire l'objet d'une simple discussion. Le Conseil d'administration peut, sur la base du consensus, décider d'inscrire la question susmentionnée à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence. Si ce consensus ne peut pas être obtenu, une décision pourrait être prise à la 284^e session (juin 2002).
33. Enfin, si le Conseil d'administration devait décider d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence, étant donné le peu de temps disponible pour la préparation des rapports, des arrangements devraient être convenus pour réduire les intervalles entre les rapports à soumettre aux gouvernements conformément à l'article 38 du Règlement de la Conférence. Compte tenu du processus en cours, le Sous-groupe et le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime pourraient être invités à présenter leurs points de vue sur la question qui devront être pris en compte dans le rapport final à soumettre à la Conférence.
34. *Le Conseil d'administration, compte tenu de ce qui précède, est invité à:*
 - a) *inscrire à l'ordre du jour de la 91^e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) la question relative à un dispositif amélioré d'identification des gens de mer, en vue de l'adoption d'un protocole relatif à la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958;*
 - b) *décider que la question sera régie par la procédure de simple discussion;*
 - c) *approuver le programme (annexe III) concernant un calendrier allégé pour les stades préparatoires de la procédure de simple discussion;*

- d) *autoriser le Directeur général à prendre des mesures: i) pour consulter l'OMI à toutes les étapes des travaux préparatoires; et ii) proposer à l'OMI que l'OIT soit invitée à prendre part, en tant qu'observateur, au moyen d'une délégation tripartite de haut niveau à la Conférence diplomatique de l'OMI sur la sûreté maritime qui doit se tenir à Londres du 4 au 13 décembre 2002.*

Genève, le 28 février 2002.

Point appelant une décision: paragraphe 34.



ASSEMBLÉE
22ème session
Point 8 de l'ordre du jour

A 22/Res.924
22 janvier 2002
Original: ANGLAIS

Résolution A.924(22)

**adoptée le 20 novembre 2001
(point 8 de l'ordre du jour)**

**EXAMEN DES MESURES ET PROCÉDURES VISANT À PRÉVENIR LES ACTES DE
TERRORISME QUI COMPROMETTENT LA SÛRETÉ DES PASSAGERS ET
DES ÉQUIPAGES ET LA SÉCURITÉ DES NAVIRES**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT les articles premier et 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui ont trait, respectivement, aux buts de l'Organisation et aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, ainsi que l'objectif général de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965,

TENANT COMPTE de la résolution 56/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies et de la résolution 1368 du Conseil de sécurité, toutes deux adoptées le 12 septembre 2001, condamnant les attaques terroristes perpétrées aux États-Unis d'Amérique le 11 septembre 2001 et également la résolution 1373 du Conseil de sécurité, appelant la communauté internationale à redoubler d'efforts pour prévenir et réprimer les actes de terrorisme, notamment par l'application intégrale des conventions sur la lutte contre le terrorisme,

EXPRIMANT sa vive inquiétude pour la sûreté des passagers et des équipages à bord des navires, y compris les petites embarcations, que ceux-ci fassent route ou soient au mouillage, eu égard aux événements mettant en cause des actes de terrorisme et autres actes illicites à l'encontre des navires, et aux risques qui en découlent pour les personnes à terre ou les populations des zones portuaires ainsi que pour les ports, les terminaux au large et le milieu marin,

RAPPELANT la résolution A.584(14) sur les mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages,

RAPPELANT ÉGALEMENT la circulaire MSC/Circ.443 sur les mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires, que le Comité de la sécurité maritime a approuvée à sa cinquante-troisième session conformément aux demandes que l'Assemblée lui avait adressées dans la résolution A.584(14) susmentionnée,

RAPPELANT EN OUTRE la circulaire MSC/Circ.754 sur la sécurité des transbordeurs à passagers, que le Comité de la sécurité maritime a approuvée à sa soixante-sixième session,

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

RAPPELANT PAR AILLEURS les dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 1988) et du Protocole y relatif pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental,

RAPPELANT ENFIN la résolution 55/7 de l'Assemblée générale des Nations Unies, dans laquelle les États sont vivement engagés à devenir Parties à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et au Protocole y relatif, et à en assurer l'application effective,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire que l'Organisation examine, dans le but de les réviser, les mesures techniques et juridiques internationales existantes et envisage de nouvelles mesures permettant de prévenir et réprimer le terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre, de façon à réduire les risques pour les passagers, les équipages et le personnel portuaire à bord des navires et dans les zones portuaires ainsi que pour les navires et leurs cargaisons,

1. PRIE le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique et le Comité de la simplification des formalités, sous la direction du Conseil, de passer en revue, à titre hautement prioritaire, les instruments mentionnés dans le préambule de la présente résolution ainsi que tout autre instrument pertinent de l'OMI relevant de leur compétence pour voir s'il est nécessaire de les mettre à jour et/ou d'adopter d'autres mesures en matière de sûreté et, compte tenu des résultats de cet examen, de prendre sans tarder les mesures voulues;
2. PRIE ÉGALEMENT les Comités susmentionnés, lorsqu'ils prendront les mesures demandées au paragraphe 1 du dispositif de la présente résolution, de tenir compte des travaux menés par d'autres organisations internationales compétentes pour élaborer des normes relatives à la sûreté et la sécurité des transports par voie terrestre, aérienne et maritime, ainsi que par des organismes du secteur privé;
3. DEMANDE aux gouvernements qui n'ont pas accepté la Convention de Rome de 1988 et le Protocole y relatif d'envisager de le faire dès que possible;
4. ENCOURAGE les gouvernements, dans l'attente des résultats des travaux confiés aux Comités mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, à mettre en place et à appliquer énergiquement les mesures de sûreté nécessaires autour et à l'intérieur des zones portuaires et des terminaux, y compris les terminaux au large;
5. PRIE le Secrétaire général de prendre les mesures appropriées, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique, pour aider les gouvernements à évaluer, mettre en place ou consolider, selon le cas, l'infrastructure et les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports, de manière à prévenir et à réprimer les actes de terrorisme à l'encontre des ports et du personnel portuaire ainsi qu'à l'encontre des navires dans les zones portuaires, des passagers et des équipages;
6. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de faire rapport à la vingt-troisième session de l'Assemblée sur les progrès qui auront été réalisés dans l'intervalle.

Annexe II

Organisation maritime internationale

Le Secrétaire général

14 février 2002

Cher Juan,

Je me réfère:

- à votre lettre du 20 novembre 2001 concernant la résolution que j'ai proposée à la 22^e session de l'Assemblée de l'OMI relative à l'Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages; et à votre offre de coopération mutuelle en vue de garantir la plus grande cohérence possible dans nos mesures et notre action réglementaires destinées à lutter contre le terrorisme; ainsi qu'à
- ma réponse en date du 11 décembre 2001 partageant votre point de vue selon lequel les travaux de nos deux organisations devraient être harmonisés comme il se doit et acceptant votre offre de coopération pour faire en sorte que les transports maritimes ne deviennent pas une cible du terrorisme international.

C'est avec grande satisfaction que j'ai accueilli la contribution de la délégation de l'OIT adressée au Groupe de travail intersessions de l'OMI sur la sûreté maritime (ISWG) portant sur toutes les questions intéressant nos deux organisations, et je me réjouis de notre coopération ultérieure visant à atteindre les objectifs fixés par l'Assemblée de l'OMI dont le point d'orgue sera l'organisation de la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime prévue en décembre de cette année.

Une des importantes questions examinées par l'ISWG concerne «la pièce d'identité des gens de mer» dont l'actualisation est réclamée avec insistance afin de renforcer la sécurité des navires et des ports.

La réunion de l'ISWG a été informée qu'une solution rapide et ayant force obligatoire pour parvenir à l'objectif susmentionné pourrait consister à faire accepter par le Conseil d'administration à sa session à venir (7 au 22 mars 2002) l'inclusion d'une question supplémentaire à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de juin 2003 en vue d'étudier et d'adopter un protocole relatif à la convention n° 108 de l'OIT. Je crois comprendre que deux ratifications seraient nécessaires pour permettre audit protocole d'entrer en vigueur douze mois plus tard; c'est alors qu'il pourra servir, par l'intermédiaire du Protocole de 1996 relatif à la convention n° 147, aux mesures de contrôle par l'Etat du port.

Je ne saurais trop insister sur la nécessité de mettre en place le plus rapidement possible l'infrastructure nécessaire (tant réglementaire que pratique) afin de renforcer notre défense contre les actes terroristes de toutes sortes. Je ne doute pas que vous mettrez tout en œuvre pour parvenir à une solution rapide à la question des pièces d'identité des gens de mer, et je compte sur votre soutien entier pour présenter ma demande au Conseil d'administration du BIT afin qu'une issue favorable soit donnée selon les termes susmentionnés.

Je vous serais très reconnaissant de m'avertir dès que possible de la décision prise par le Conseil d'administration du BIT à cet égard afin que je puisse informer la 75^e session du Comité de la sûreté maritime de l'OMI (15-24 mai 2002) en conséquence. Merci encore de votre coopération.

Veuillez agréer ...

(Signé) W.A. O'Neil,
Secrétaire général.

Annexe III

Programme pour les stades préparatoires de la procédure de simple discussion (Article 38.3 du Règlement de la Conférence)

Juillet 2002 (15.7)

Envoi du rapport préliminaire, accompagné d'un questionnaire concernant un premier projet de dispositions sur la base desquelles les consultations ont eu lieu dans le cadre du sous-groupe du groupe de travail tripartite de haut niveau (juin 2002).

Décembre 2002 (31.12)

Délai pour la réception des réponses au questionnaire.

Mars 2003

Envoi du rapport final.