

Conferencia Internacional del Trabajo
91.^a reunión 2003

Informe VII (1)

Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar

Séptimo punto del orden del día

ISBN 92-2-312885-4
ISSN 0251-3226

Primera edición 2002

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	1
Antecedentes relativos al Convenio núm. 108	2
CAPÍTULO PRIMERO: <i>Identificación, facilidades y seguridad</i>	5
¿Hay necesidad de un documento internacional de identidad para gente de mar? ¿Para qué fines podría servir?	6
Facilidades	8
Licencia temporal en tierra	8
Desplazamiento en tránsito relacionado con el embarco, desembarco o repatriación	11
Función del documento de identidad de la gente de mar en comparación con el pasaporte	12
Autoridad expedidora del documento de identidad	12
Contenido del documento de identidad	13
Detalles técnicos	14
CAPÍTULO II: <i>La documentación de viaje para la gente de mar y la concesión de facilidades</i>	17
Pactos regionales: el Acuerdo de Schengen y el Reglamento (CE) núm. 539/2001, de 15 de marzo de 2001, del Consejo de la Unión Europea	17
La legislación y la práctica de los Estados en relación con los documentos de identidad de la gente de mar y la concesión de facilidades a los marinos	18
Opiniones de los armadores y de la gente de mar	22
CAPÍTULO III: <i>Información sobre certificación</i>	25
CAPÍTULO IV: <i>Comprobación, verificación y características biométricas</i>	27
CAPÍTULO V: <i>Vigilancia y evaluación</i>	31
Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación	31
La Lista Blanca establecida por la OMI de conformidad con el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)	32

CONCLUSIONES	33
Cuestionario	35
ANEXOS	
I. Convenio núm. 108	67
II. Comentarios presentados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones sobre el Convenio núm. 108	71
III. Informe de la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar (Ginebra, 9-10 de mayo de 2002)	74

INTRODUCCION

En respuesta a los ataques terroristas que se produjeron el 11 de septiembre de 2001, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 22.º período de sesiones (19-29 de noviembre de 2001), adoptó la resolución A.924 (22) titulada «Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques». En virtud de esa resolución se instruyó a los órganos pertinentes de la OMI para que examinasen con carácter prioritario los instrumentos de su incumbencia con el fin de determinar si era necesario ponerlos al día y si era preciso adoptar nuevas medidas de seguridad marítima que se considerasen apropiadas. También solicitaba de los órganos competentes de la OMI que «tuviesen en cuenta la labor de otras organizaciones internacionales competentes en lo que se refiere a la elaboración de normas para la seguridad del transporte por tierra, aire y mar, así como la de las organizaciones del sector».

Para que pudiera darse efecto a dicha resolución, la Asamblea de la OMI decidió convocar una Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima (4-13 de diciembre de 2002) con objeto de que modificase los convenios pertinentes. En especial, la OMI está considerando enmiendas a uno de sus propios instrumentos, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), tal como ya ha sido revisado, en relación con los sistemas automáticos de identificación de los buques; los planes de seguridad a bordo y en alta mar (comprendidas las disposiciones sobre las funciones de un oficial encargado de la seguridad a bordo y de un funcionario de la compañía naviera responsable de la seguridad); los planes de seguridad portuaria y la evaluación de la vulnerabilidad de los puertos, en la medida en que se refieran a la interrelación entre buques y puertos; las medidas de seguridad aplicables a los contenedores, y la información sobre los buques, su carga, su tripulación y sus pasajeros.

La OIT ha estado participando activamente en las reuniones pertinentes de la OMI, comenzando por las de un grupo de trabajo constituido en febrero de 2002, por iniciativa de la Asamblea de la OMI, en vista de que una de las cuestiones consideradas de importancia decisiva para mejorar la seguridad marítima es la de dotar a los marinos de documentos de identidad que permitan identificarlos de manera «positiva» y «verificable», entendiéndose por identificación positiva la que permite cerciorarse de que el poseedor del documento es la persona a quien se expidió éste, y por identificación verificable la que permite comprobar, acudiendo a la fuente, la autenticidad del documento. Para aplicar debidamente los términos de ese concepto se requieren medidas que van más allá de los requisitos prescritos en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) de la OIT. La gente de mar interviene directamente en el transporte internacional de mercancías, incluso mercancías peligrosas, y en el transporte de pasajeros. Tiene acceso a los puertos y a zonas restringidas. Una propuesta presentada ante la OMI preconizaba el examen por la OMI de la cuestión de los documentos de identidad, pero los diversos órganos competentes de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT coincidieron en que sería más apropiado que la cuestión fuese considerada por la OIT, en la expectativa de que ésta podría lograr

que en un futuro cercano entrase en vigor un nuevo instrumento. Los órganos de la OMI han precisado que, en caso de que la OIT no esté en condiciones de alcanzar esa expectativa, será necesario incluir disposiciones relativas al documento de identidad de la gente de mar en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), tal como ya ha sido enmendado; tales disposiciones entrarían en vigor rápidamente con arreglo al procedimiento de enmienda simplificado establecido por ese Convenio.

El Consejo de Administración de la OIT, en su 283.^a reunión (marzo de 2002), decidió inscribir en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, con carácter de urgencia, el punto relativo a una mayor seguridad de la identificación de la gente de mar, con miras a la adopción de un protocolo al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108). Decidió asimismo que la discusión de la cuestión se regiría por el procedimiento de simple discusión y aprobó un programa de plazos reducidos para las etapas preparatorias de ese procedimiento. Conforme a lo dispuesto en virtud del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia Internacional del Trabajo sobre el procedimiento de simple discusión, la adopción del nuevo instrumento será considerada por la Conferencia en su 91.^a reunión (junio de 2003). En consecuencia, la Oficina ha preparado el presente informe, que concluye con un cuestionario al que se ha agregado un anteproyecto de las disposiciones que posiblemente haya de contener el Protocolo.

* * *

ANTECEDENTES RELATIVOS AL CONVENIO NÚM. 108

La idea de elaborar un documento internacional de identidad para la gente de mar fue presentada por primera vez en 1954 por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y el Sindicato de Oficiales e Ingenieros de Buques del Reino Unido (Navigators' and Engineer Officers' Union, nombre que antes se había traducido como «Sindicato de oficiales de a bordo y de mecánicos»). La ITF abogaba por la introducción de un documento de identidad internacional para la gente de mar, bajo los auspicios de la OIT, que serviría a varios fines útiles ayudando a establecer el estatuto de los marinos *bona fide* en los países extranjeros.

En 1954, el Sindicato de Oficiales e Ingenieros de Buques del Reino Unido adoptó en su asamblea anual una resolución que también fue sometida a la reunión de 1955 de la Comisión Paritaria Marítima, de la OIT, en la que, habida cuenta de «las dificultades que se están experimentando» a raíz de «la reglamentación sobre inmigración y seguridad de países extranjeros», instaba a la introducción de «un pasaporte para marinos internacionalmente reconocido o de un documento similar» destinado a dejar sentada la identidad del marino «en su calidad de tal» y «que fuese reconocido instantáneamente por los funcionarios de inmigración» en todo el mundo.

El instrumento que se adoptó en definitiva, es decir, el Convenio núm. 108, no colmó las aspiraciones de sus patrocinadores. En vez de lo que esperaban éstos, el Convenio, tal como fue adoptado, estableció unas normas internacionales uniformes sobre la expedición y el contenido de documentos nacionales de identidad para gente de mar y previó el reconocimiento recíproco de los documentos expedidos en distintos países.

El Convenio núm. 108 no establece un documento internacional de identidad para marinos. Dispone que cada Estado puede expedir sus propios documentos nacionales. Los Estados que no hayan ratificado el Convenio núm. 108 pero que hayan ratificado la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) de la OMI pueden expedir documentos de identidad que se ajusten a los mismos criterios.

Son escasos los datos informativos que se requieren en virtud de uno u otro instrumento, pero tanto en un caso como en el otro son las autoridades nacionales las que determinan la forma y contenido del documento. A menudo, un Estado que es parte del Convenio o la Convención no sabe cómo es el documento expedido por otro Estado. Por su carácter anecdótico o documental, la información con que cuenta la Oficina Internacional del Trabajo permite confirmar que con frecuencia las autoridades de inmigración no están seguras de que un documento de identidad expedido a un marino sea auténtico o haya sido falsificado, o de si el Estado que lo expidió ha ratificado el Convenio pertinente. Además, no existe requisito alguno acerca del idioma o idiomas en que debe redactarse el texto del documento o acerca de la necesidad o no de indicar el sexo del titular.

En 1999, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones examinó en su Informe general la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), y formuló comentarios detallados sobre las disposiciones del Convenio¹. Los textos del Convenio núm. 108 y de los comentarios de la Comisión de Expertos han sido reproducidos en los anexos I y II del presente informe.

El Convenio núm. 108 ha sido ratificado por 61 Estados Miembros, que representan al 60,7 por ciento de la flota mercante mundial. Es uno de los convenios marítimos de la OIT que más ratificaciones ha logrado, pero el nuevo instrumento deberá contar con muchas más ratificaciones si ha de alcanzar la aceptación universal del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). Cabe esperar que este aspecto merecerá especial atención cuando se proceda a contestar el cuestionario de la OIT que figura en el presente informe, pues las respuestas deberían dar orientaciones lo más completas posible, de modo que permitan garantizar la aceptación universal de cada una de las disposiciones que contenga el nuevo instrumento.

Habida cuenta de los acontecimientos que hicieron necesario proceder a la revisión del Convenio núm. 108, no ha sido posible preparar un informe sobre la legislación y la práctica de forma tradicional, pues tanto las leyes y reglamentos como la práctica de muchos Estados han sido modificados recientemente o están en curso de revisión. La mayor parte de la información sobre la legislación y la práctica que contiene el presente informe se facilitó en el curso de la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar, que se celebró en Ginebra del 9 al 10 de mayo de 2002, o se transmitió con posterioridad a la misma.

¹ OIT: *Informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, Informe III (Parte IA)*, Conferencia Internacional del Trabajo, 87.ª reunión, Ginebra, 1999, págs. 22-25.

CAPITULO PRIMERO

IDENTIFICACION, FACILIDADES Y SEGURIDAD

Desde que se produjeron los ataques del 11 de septiembre de 2001 (y habida cuenta del contexto general en que se desarrollan la política y la práctica en materia de seguridad en los transportes) los Estados están pasando revista a sus obligaciones en relación con las facilidades concedidas a la gente de mar y los documentos de identidad que, en su calidad de Estados de acogida, podrán exigir para conceder tales facilidades.

En el derecho internacional consuetudinario, los Estados tienen facultades discretionales para decidir si acogerán extranjeros y compete a cada Estado, en virtud de su soberanía territorial, la decisión de excluir a los extranjeros de todo o parte de su territorio¹.

Salvo que se hayan contraído obligaciones en virtud de un tratado, que de todos modos contiene cláusulas conforme a las cuales pueden modificarse o suspenderse las obligaciones por razones de seguridad nacional o de orden público (como ocurre en virtud del Convenio núm. 108 de la OIT y de la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) de la OMI), las facilidades que conceden los Estados de acogida a los extranjeros son privilegios. Para conceder o mantener en vigor esas facilidades, asegurándose al mismo tiempo de que pueden garantizar la seguridad, los Estados deben tener un grado suficiente de confianza en la fiabilidad, desde el punto de vista de la seguridad, de los documentos de viaje que aceptan. La normalización de los documentos de identidad utilizados al viajar y el grado en que se logre una «interfuncionalidad global» pueden considerarse pasos encaminados en aquella dirección.

La labor de desarrollar una nueva generación de documentos de viaje de lectura mecánica (DVL M) había empezado ya en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1968, con el establecimiento de un Grupo de Estudio sobre Pasaportes. Este Grupo de Estudio formuló recomendaciones con vistas a un pasaporte en forma de libreta o tarjeta susceptible de lectura electrónica automática para acelerar la revisión de los pasaportes de los pasajeros al pasar los puestos de control. La tecnología escogida fue la que se conoce con el acrónimo OCR, es decir, «reconocimiento óptico de caracteres». En 1980 la OACI publicó *A passport with machine-readable capability* (documento 9303 de la OACI), un informe en el que al parecer se inspiraron los gobiernos de Australia, Canadá y Estados Unidos al decidir la introducción de pasaportes elaborados para lectura automática. Las especificaciones técnicas de la OACI² fueron validadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) en

¹ L. Oppenheim: *Oppenheim's International Law* (Londres y Nueva York, Longman, 1996), novena edición, págs. 897-898.

² OACI: *Machine-readable travel documents* (partes 1-4), y *Technical report: Selection of a globally interoperable biometric for machine-assisted identity confirmation with MRTDs* (2001), pág. 3.

su norma ISO 7501, utilizada desde entonces como referencia internacional para los documentos de viaje concebidos para lectura automática.

Las discusiones en la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar (en adelante, «Reunión de consulta»), celebrada en Ginebra del 9 al 10 de mayo de 2002, versaron sobre las siguientes preguntas: ¿hay necesidad de un documento internacional de identidad para gente de mar?; ¿qué autoridad debería encargarse de expedir tal documento y a cuáles personas?; ¿cuáles deberían ser las finalidades del documento?; ¿qué información debería contener?, y ¿cuáles deberían ser el formato y las características técnicas de dicho documento?

¿HAY NECESIDAD DE UN DOCUMENTO INTERNACIONAL DE IDENTIDAD PARA GENTE DE MAR? ¿PARA QUÉ FINES PODRÍA SERVIR?

El documento podría servir, entre otros fines, para facilitar los desplazamientos por motivos de orden profesional que han sido enunciados en el Convenio núm. 108 y en la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965), es decir, los que resulten de una licencia temporal en tierra, de la necesidad de pasar en tránsito para embarcarse en un buque o por haber desembarcado de un buque o ser repatriado; para establecer que el titular es un marino *bona fide*, en especial cuando desea tener acceso a servicios o facilidades portuarias destinados a su bienestar, y toda vez que el marino pida tener acceso a un consulado o solicite asistencia consular³.

En el curso de la Reunión de consulta se recibieron comunicaciones sobre esta cuestión de la Federación Internacional de Armadores (ISF) (véase apéndice 3 del anexo III del presente informe) y del Gobierno de Australia (véase más adelante).

La ISF señaló que como los pasaportes y los documentos nacionales de identidad no siempre consignan la profesión del titular, una de las ventajas importantes que se derivan del documento de identidad para gente de mar es que deja establecida la calidad de marino de éste. Destacó que esos documentos podían servir para que los marinos pudieran disponer «del trato servicial que se les dé en embajadas y consulados o aeropuertos o que puedan recibir de las autoridades aduaneras o portuarias. A esto cabe agregar el acceso a servicios de salud o de bienestar para marinos en distintos países». A partir de la observación de que la mayoría de los buques no se ciñen a un derrotero comercial determinado ni frecuentan siempre los mismos puertos de escala, la ISF precisó que los marinos no podían conocer por anticipado el itinerario que recorrería el buque en que estuvieran por embarcarse; por ese motivo, la ISF consideraba que una de las ventajas principales del documento de identidad previsto en el Convenio núm. 108, pues respondía a una necesidad manifiesta de la profesión de marino, era la exención recíproca de la necesidad de visados entre los Estados ratificantes de ese Convenio. La ISF opinó que para contribuir al reconocimiento y aceptación universales de los documentos de identidad de los marinos sería útil que éstos dispusieran de un documento internacional de forma y contenido normalizados; de esto se beneficiarían también los empleadores, pues era corriente que debieran emplear mari-

³ El artículo 5, 1), de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, 1963, señala, como parte de la definición de las funciones consulares, la de prestar asistencia a los tripulantes de buques.

nos de muy diversas nacionalidades. Un tema que preocupaba a los armadores era el de que la falta de documentos de identidad pudiera entrañar la detención de buques.

Quienes participaron en la Reunión de consulta en nombre de la *gente de mar*, refiriéndose al documento de información preparado por la Oficina, consideraron que era motivo de preocupación el que, en cierta medida, la atención prestada en los últimos tiempos a las cuestiones relativas a la seguridad hubiese hecho perder de vista que el principal objetivo de la identificación de la gente de mar era poner en evidencia su real calidad de marinos con objeto de concederles ciertas facilidades y, de esa manera, lograr que pudieran dedicarse a sus labores profesionales en condiciones decentes. Sostuvieron que la cuestión planteada era eminentemente de carácter político y suscitaba recelo, e instaron a que en las deliberaciones no se perdiera de vista que el tema en discusión se refería a las condiciones en que los marinos pueden llevar a cabo sus labores con normalidad. Los marinos deseaban que el documento de identidad proyectado no contuviera más información que la que prescribe el Convenio núm. 108, e insistieron en que se respetara la privacidad de los datos, sobre todo en lo que concierne a las creencias políticas y religiosas, las informaciones de carácter médico y sobre actividades sindicales, y las que versasen sobre la orientación sexual de los titulares. El documento de identidad debería ser utilizado sobre todo como medio para obtener entre todas las partes la exención de los visados respecto de las facilidades enunciadas en el artículo 6 del Convenio núm. 108.

El Gobierno de *Australia* hizo observar que las medidas relativas al visado aplicables a la tripulación de los buques (es decir, el visado para fines especiales) tenían carácter extraordinario y se aplicaban en el marco de las disposiciones del artículo 33, 2), de la ley sobre migraciones y de la regla 2.40 del Reglamento de migraciones. El personal de la marina mercante pertenecía a la categoría de personas a las que se expedían visados para fines especiales sólo mientras conservaran su calidad de tripulantes de un buque. Bajo la rúbrica «Cambios inminentes en los procedimientos de admisión», el documento describía la introducción de un sistema de tramitación de la entrada de pasajeros en virtud del cual los tripulantes o el armador deberían obtener una autorización de viaje para tripulantes (CTA) varias semanas antes de llegar a Australia. Respecto de los turistas ya se estaba aplicando un sistema similar. El Gobierno citó cierto número de defectos atribuibles a los documentos nacionales de identidad para gente de mar y mencionó entre ellos la pobre calidad de los documentos y la facilidad con que podían ser falsificados; además, por lo general esos documentos contenían menos pormenores que los que se consignan en los pasaportes y solían omitir las fechas de caducidad o expiración. En los casos en que constaban las fechas de expiración, era relativamente fácil conseguir una prórroga, pero la información contenida en el documento de identidad rara vez se ponía al día (por ejemplo, las fotografías podían datar de varios decenios atrás) y se iba deteriorando cada vez más a medida que transcurrían los años. Fueron señalados otros problemas en relación con la comprobación de los datos personales comparándolos con los contenidos en el pasaporte, por ejemplo en lo que concierne a la transliteración de nombres de distintos orígenes étnicos, así como respecto de la dificultad de verificar la nacionalidad de los titulares cuando los documentos expedidos pertenecen a marinos extranjeros. En conclusión, puso de relieve que «los problemas que había subrayado anteriormente hacían imposible aceptar los documentos de identidad expedidos a los marinos en cierto número de países», razón por la cual destacaba su deseo de autorizar el uso exclusivo de pasaportes en calidad de documentos de identidad de las tripulaciones de la marina mercante.

Noruega sostuvo que el propósito del documento era identificar al titular en su calidad de marino.

Los Países Bajos deseaban averiguar si los marinos que no poseyeran el documento quedarían privados de la posibilidad de conseguir empleo.

La Asociación Marítima Internacional Cristiana (ICMA) declaró que un documento de identidad para la gente de mar internacionalmente reconocido sería de gran utilidad cuando se produjeran casos de abandono y que la autoridad portuaria debería poder hacer constar en el documento que el titular había sido abandonado.

En las deliberaciones sobre la identificación de los marinos que tuvieron lugar en el marco del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional se pusieron de relieve tres requisitos esenciales que debiera reunir cualquier documento revisado: ser expedido para fines profesionales; ser un documento verificable en aras de la seguridad, y contener información sobre los certificados o títulos del titular. En lo que concierne a la garantía de seguridad que ofrezca el documento, la OMI consideraba que la información relativa a las calificaciones del marino aportaría pruebas verificables de que el titular ejerce la profesión de marino y, por ende, tiene derecho a poseer un documento de identidad para gente de mar.

FACILIDADES

Licencia temporal en tierra

La concesión de licencia temporal en tierra⁴ es una de las costumbres más respetadas en el ámbito de la navegación marítima y se considera como uno de los elementos esenciales del bienestar de la gente de mar en relación con sus condiciones de vida y de trabajo.

La facilidad básica que contempla el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108 es la licencia temporal en tierra⁵. Como ha hecho observar la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, «el fin primordial del documento es facilitar la licencia temporal en tierra» y representa «el mínimo compromiso de los Estados parte» en el Convenio núm. 108. Cuando el documento se utiliza

⁴ El fomento del comercio a través de privilegios y medidas de protección de los marinos se remonta — por lo menos — a la Edad Media. En el siglo XII, la necesidad de dar seguridad a los transportes marítimos relacionados con el comercio de vinos entre Francia e Inglaterra condujo a la codificación de determinadas obligaciones en relación con los marinos, y entre ellas de ciertas facilidades como la licencia en tierra. Esta codificación, que se conoce en Francia con el nombre de *Rôles d'Oléron*, suele ser considerada como la base de los futuros códigos marítimos europeos y configuró toda la *lex mercatoria* medieval. En la legislación mercantil marítima del siglo XIV (las leyes de la Hansa y de Wisby) figuran también disposiciones parecidas sobre la licencia temporal en tierra.

⁵ La Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) define el *permiso de tierra* diciendo que es «el que recibe un tripulante para bajar a tierra durante la permanencia del buque en el puerto, dentro de los límites geográficos y de tiempo que puedan fijar las autoridades públicas». En el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108 se hace referencia a la entrada que tiene por fin «una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque». En el caso de la tripulación de aeronaves se habla de «admisión temporaria». Estos términos reflejan el hecho de que a las tripulaciones se les fijan limitaciones de carácter temporal y espacial y de que la base legal para que puedan ingresar en territorio extranjero es su calidad de miembros en servicio activo de una tripulación.

para bajar a tierra en uso de licencia, reviste el carácter de tarjeta de identidad y tarjeta de desembarco, siendo el único documento de identidad requerido para tales efectos. El otorgamiento de una licencia temporal en tierra es una facilidad de carácter excepcional gracias a la cual las tripulaciones entran y salen del puerto a bordo de sus buques, pero pueden descender a tierra mientras el buque hace escala en un puerto. Los titulares de documentos de identidad expedidos de conformidad con las disposiciones del Convenio núm. 108 y de la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) no están obligados a poseer un visado cuando dejan su buque para disfrutar de una licencia temporal en tierra. La situación es semejante en el caso de las tripulaciones de aeronaves de la aviación civil en posesión de certificados profesionales de identidad (CMC); cuando embarcan o desembarcan, los Estados contratantes deben aceptar los CMC a los fines de la admisión temporal y no pueden exigir un pasaporte o un visado⁶.

Pero la licencia temporal en tierra corre el riesgo de ser restringida a raíz de cambios en la legislación y la práctica. Los reglamentos de inmigración de los Estados de acogida están sufriendo modificaciones, como la imposición de visados individuales o colectivos (cuando se trata de toda la tripulación) y de requisitos que hay que cumplir con anterioridad a la admisión, y van creando obstáculos de índole legal, además de gastos imprevistos, en el camino de posibilidades de licencia temporal en tierra más o menos inciertas y de corta duración. Debido a las variaciones imprevistas del derrotero de los buques y a la necesidad de que los miembros de la tripulación acudan para embarcarse en otros buques donde sea preciso hacerlo, puede ser imposible cumplir tales requisitos. En el caso de visados individuales, la práctica consular normal es exigir que los visados se expidan en el Estado de la nacionalidad o domicilio del marino, condición difícil de cumplir en el caso de muchos marinos. La validez de un visado se fija por lo general sobre la base de la reciprocidad, es decir, conforme a cómo se trate a los nacionales del Estado de acogida, de modo que cuando sea multinacional la composición de una tripulación habrá marinos que no necesitarán visados y otros que recibirán visados de distinta duración según cuales sean sus respectivas nacionalidades.

Además de las complicaciones de orden legal, cabe destacar que, debido al mejoramiento de la tecnología utilizada para acelerar las maniobras de carga y descarga y al hecho de que en los puertos se trabaja durante 24 horas diarias, ha disminuido considerablemente el tiempo de rotación de los buques en los puertos. Según se desprende de una encuesta reciente realizada en determinado puerto, en 1970 los buques que pasaban menos de 12 horas haciendo escala representaban apenas el 1 por ciento del total. Hacia 1998, esa proporción había llegado a ser del 27 por ciento. En 1998, el 45 por ciento de los buques pasaba entre 12 y 24 horas en el puerto, el 70 por ciento hacía la rotación dentro de las 24 horas y sólo el 4 por ciento permanecía anclado durante más de tres días⁷.

⁶ Convención sobre la aviación civil internacional (Convención de Chicago), Normas internacionales y prácticas recomendadas en materia de facilitación, anexo 9, norma 3.24. Sin embargo, el certificado (CMC) debiera expedirse en forma de tarjeta de lectura automática o con el mismo formato y presentación que la que aparezca en la zona de inspección visual de un certificado para lectura automática.

⁷ E. Kahveci: *Fast turnaround ships and their impact on crews* (Cardiff, SIRC Publications, 1999), citado en OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*. Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima (Oficina Internacional del Trabajo, 2001; documento JMC/29/2001/3), págs. 79-81.

En el informe citado se menciona la reducción del número de marinos que componen la tripulación y el considerable aumento de la carga de trabajo durante las escalas en los puertos. La distancia que separa a los puertos de las ciudades y la criminalidad en las zonas portuarias acrecientan las dificultades con que se tropieza para disfrutar de licencia en tierra.

Ahora bien, si no se concede ese tipo de licencia será menos llevadero el confinamiento a bordo de los buques. Habida cuenta de que los marinos modernos pasan las tres cuartas partes de su vida activa lejos de sus familias, podrá admitirse que lo que algunos consideran oportunidades gratas son necesidades esenciales para los demás. La licencia en tierra suele ser la única posibilidad que tienen los tripulantes y en especial los marineros de mantener contacto con sus familias y disponer de servicios sociales. El disfrute de facilidades de este género se está haciendo cada vez más problemático, pero cabe subrayar que es parte esencial del bienestar de los marinos y contribuye a que estén en condiciones de realizar sus labores convenientemente.

Los representantes de Australia y Nueva Zelanda, en una observación que presentaron en común a la reunión de mayo de 2002 del Comité de Seguridad Marítima, de la OMI, advirtieron que:

... también se deben tener en consideración las repercusiones para el bienestar de la gente de mar de que en los puertos haya medidas de seguridad más estrictas. Si la gente de mar no puede dar cumplimiento a las exigencias de los Estados rectores de puertos por lo que respecta a contar con documentos de identidad apropiados, es posible que no se les permita bajar a tierra ya sea a fines de recreación o para otras finalidades tales como tratamientos médicos. El estar confinados en un buque o aislados en una instalación portuaria por períodos largos tendrá efectos adversos para el bienestar de la gente de mar y a largo plazo puede generar problemas de fatiga con implicaciones obvias por lo que respecta a la seguridad.

Denegar la licencia en tierra puede dar lugar a situaciones tan dramáticas como las que describió y documentó en 1955 el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados en un artículo publicado en la *Revista Internacional del Trabajo*⁸. La relación que se hace allí evoca casos de marinos refugiados que no poseían documentos o sólo tenían documentos que habían expirado y que durante más de tres años no pudieron abandonar su buque hasta que la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (OACNUR) tomó cartas en el asunto. Los peligros que puede entrañar un confinamiento prolongado a bordo de un buque condujeron a que se redactara el artículo 9 del Acuerdo de La Haya sobre marinos refugiados (1957)⁹.

Sin poner en un plano de igualdad la situación excepcional y extrema en que pudieron encontrarse los marinos refugiados y la aflicción que causa o puede causar a la gente de mar el que se le deniegue el permiso de disfrutar de una licencia en tierra, hay que destacar, sin embargo, que al buscar una solución global de los problemas que plantea la facilitación habrá que examinar las consecuencias peligrosas de un confinamiento prolongado a bordo de un buque.

⁸ J.G. van Heuven Goedhart: «Los marinos refugiados», en *Revista Internacional del Trabajo* (OIT, Ginebra), vol. LII, núms. 2-3, agosto-septiembre de 1955, págs. 162-175.

⁹ Ese artículo establece que, en la medida en que las partes contratantes tengan poder para ello, ningún marino refugiado podrá ser obligado a permanecer a bordo de un buque en caso de que su salud física o mental corra serio peligro.

Desplazamiento en tránsito relacionado con el embarco, desembarco o repatriación

El pasaje en tránsito y la repatriación son desplazamientos por motivos profesionales que, aunque sean de carácter temporal, caen dentro del ámbito de las disposiciones de inmigración en materia de admisión. Por esa razón, el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio núm. 108 dispone que los Miembros darán el permiso de entrada en tránsito para embarco, reembarco o repatriación a condición de que el documento de identidad de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes.

En *Grecia*, de conformidad con la decisión ministerial núm. 4803/13/10, fechada el 5 de mayo de 2000, sobre condiciones y procedimientos de ingreso y salida de marinos extranjeros en casos de reclutamiento y licenciamiento, se ha dispuesto que para poder ingresar al país el marino debe poseer un visado expedido con arreglo a las disposiciones de Schengen en el que se especifiquen el nombre, el pabellón y el número de matrícula del buque; así lo prescribe el artículo 2. Por lo menos dos días antes de que el marino ingrese en la zona de Schengen, el armador o el agente de la compañía naviera debe proporcionar dos documentos al servicio de control de pasaportes que mantengan las autoridades griegas en el puerto donde se halle el buque: una declaración en la que debe confirmarse el reclutamiento del marino extranjero y garantizarse todos los gastos y otras cargas o responsabilidades que pueda entrañar la repatriación, por cualquier motivo que sea, y un certificado expedido por el servicio de guardacostas local en el que se atestigüe que el buque no está detenido o arrestado. En lo que concierne al traslado a otro buque administrado por la misma compañía, el servicio de control de pasaportes debe expedir un visado de tránsito a condición de que se hayan presentado todos los documentos exigidos en virtud del artículo 2 *supra*. En lo que concierne a la repatriación (artículo 8), incumbe al servicio de control de pasaportes expedir un visado de tránsito válido hasta la salida del territorio (el período máximo es de cinco días), a condición de que se hayan presentado el billete de viaje, una declaración del armador en virtud de la cual se haga responsable de la repatriación y un certificado expedido por el servicio de guardacostas en el que se confirme que el marino repatriado era miembro de la tripulación en servicio activo.

Para ser admitido en los *Países Bajos* puede ser necesario disponer de un visado, pero esto depende de la nacionalidad del marino. Las embajadas de los Países Bajos expiden visados conformes a las disposiciones de Schengen después de comprobar que el buque y la compañía naviera existen y de dejar constancia del puerto de escala. El agente de la compañía o el agente encargado de la dotación del buque está obligado a firmar un documento de garantía para el caso de que en territorio holandés o por decisión de las autoridades holandesas se entablara alguna demanda. Una vez sellado el pasaporte del marino, éste es dirigido a la oficina del agente del buque, quien debe encargarse de trasladar al marino hasta el buque en que ha de embarcarse. En lo que concierne a la salida de territorio holandés con motivo de la repatriación, el agente del buque debe informar a las autoridades de control de fronteras (*Koninklijke Marechaussee*) de que el marino deja el servicio activo y debe ser repatriado; además, debe firmar una garantía de que se hace responsable de toda posible demanda de carácter financiero, y está obligado a presentar el billete y el documento de viaje con que el marino pueda llegar a destino. Esa garantía es conservada por las autoridades de control de fronteras. Aunque los Países Bajos no han ratificado el Convenio núm. 108, el documento de identidad para gente de mar puede ser utilizado como documento de

viaje. Una vez completado este trámite, el agente del buque debe llevar al marino al aeropuerto; nunca se requiere la custodia policial.

FUNCIÓN DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR EN COMPARACIÓN CON EL PASAPORTE

Australia y Nueva Zelandia consideran que la función del pasaporte es facilitar o permitir la entrada a un país cruzando una frontera y que para ese fin no debería utilizarse por separado ningún documento alternativo (expedido en virtud del Convenio núm. 108 o del Convenio internacional sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW)).

Benin se pregunta si el documento de identidad de la gente de mar podría reemplazar al pasaporte y hasta utilizarse para viajes de índole privada.

Dinamarca considera que el documento de identidad de la gente de mar puede utilizarse en sustitución del pasaporte con la ventaja adicional de que sirve para facilitar y acelerar el trámite de admisión de marinos en comparación con el de otras personas.

Francia considera que el documento de identidad de la gente de mar debiera servir de documento de viaje sin necesidad de otro documento a condición de que sea válido para fines limitados (desplazamientos de orden profesional) y de que todo carácter complementario que se le atribuya respecto del pasaporte no sea obligatorio sino optativo.

Japón señaló que en ese país sólo pueden expedirse documentos de identidad de la gente de mar a los marinos japoneses; a los marinos extranjeros se les expide un documento que no es prueba de identidad, lo que les obliga a utilizar sus pasaportes.

Los *Países Bajos* manifestaron que el documento de identidad de la gente de mar no debía ser suficiente para que el marino realizara los desplazamientos que tenga que emprender; para viajar, debería presentarse junto al pasaporte.

Panamá manifestó que el documento de identidad de la gente de mar no puede reemplazar al pasaporte ni utilizarse en sustitución de un visado.

Portugal señaló que el documento de identidad de la gente de mar servía por sí solo en calidad de documento de viaje de los marinos.

La *Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados* recordó que en el caso de los refugiados habría que reemplazar toda referencia al Estado nacional por la del Estado que hubiese concedido el asilo. En lugar de las referencias al pasaporte, en el documento de viaje se debería hacer constar que el titular posee el estatuto de refugiado, tal como se dispone en los instrumentos internacionales pertinentes.

AUTORIDAD EXPEDIDORA DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD

Habida cuenta de la necesidad de certificar la nacionalidad del titular, hubo amplio acuerdo entre representantes de armadores y gente de mar, así como la mayoría de los gobiernos, en el sentido de que por razones de orden práctico convenía que la autoridad expedidora de los documentos de identidad fuese el Estado cuya nacionalidad posee cada marino.

Entre los gobiernos representados en la Reunión de consulta se enumeran a continuación aquellos que expresaron el deseo de que el documento de identidad fuese expedido por autoridades nacionales y sólo a sus propios nacionales: *Alemania, Brasil, China, Dinamarca* (que planteó la posibilidad de expedir documentos a personas extranjeras residentes en el país), *Francia, Grecia, India, Japón, Noruega, Portugal, Federación de Rusia, Túnez y Turquía*.

Panamá, Liberia y las *Islas Marshall*¹⁰ expiden documentos de identidad a marinos extranjeros.

Chipre y Liberia señalaron que la práctica corriente era expedir a todos los marinos un documento de identidad donde constaba el nombre del Estado bajo cuyo pabellón navegarían y donde podían consignarse informaciones sobre las calificaciones de los marinos.

Liberia reconoció que no está en condiciones de identificar positivamente a los marinos extranjeros y que habría que modificar el sistema, probablemente exigiendo que el documento de identidad de la gente de mar vaya acompañado del pasaporte.

CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD

Alemania opinó que el documento debería incluir datos sobre identidad y calificaciones profesionales.

Argentina informó de que exige que el documento de identidad para gente de mar indique el sexo del titular.

Chipre y Panamá declararon que incluyen datos sobre la hoja de servicios en el documento de identidad.

Estados Unidos consideró que era indispensable que el documento de identidad o el sistema que sustenta a éste incluyera la reproducción por tecnología digital de una fotografía, la firma del titular, la mención de la autoridad expedidora, una prueba de nacionalidad, la identificación positiva de las calificaciones del marino, las autorizaciones para ingresar en otros países, y modelos biométricos.

Francia comentó que el documento de identidad para gente de mar era un documento de viaje de orden profesional que, por esa razón, sólo debía contener datos de naturaleza profesional.

Letonia señaló que en los documentos de identidad que expide a los marinos incluye información sobre sus calificaciones, formación y parientes más próximos.

Islas Marshall informó de que la libreta de identificación y hoja de servicios expedida a los marinos contiene información sobre los certificados de calificaciones especiales y la hoja de servicios marítimos del titular.

Noruega manifestó que deseaba que el documento de identidad tuviera un formato uniforme y un período de validez determinado. Podría considerarse la utilización de plantillas biométricas a condición de tomar en consideración las reservas expresadas por la gente de mar. En lo que concierne a las leyes de protección de los datos, los documentos de identidad sólo deberían incluir los datos básicos de primera importancia.

¹⁰ Las Islas Marshall no tienen la condición de Estado Miembro de la OIT.

Túnez manifestó que el documento de identidad cumplía funciones tanto en calidad de documento de viaje como de documento de carácter profesional; debería contener información sobre certificados, experiencia, aptitudes y servicios prestados, así como datos de orden médico. La información que se incluyera sobre formación contribuiría a facilitar el embarco en buques de banderas extranjeras.

DETALLES TÉCNICOS

China señaló, compartiendo la opinión de la *Federación de Rusia* y el *Japón*, que consideraba problemática la utilización de plantillas biométricas.

Estados Unidos hizo valer que toda mejora de la identificación de gente de mar justificada por motivos de seguridad debía incluir la identificación positiva y verificable, de modo que pudiera probarse que el poseedor del documento es la persona a quien se expidió éste y que se pudiera comprobar la autenticidad del documento acudiendo a la fuente para su validación. Esto exigiría el desarrollo de una norma técnica que fuese de aplicación uniforme (para garantizar una aplicación coherente), aceptable (en la medida que fuese conveniente, de fácil utilización y eficaz en función del costo, y no dificultara el comercio), fiable, segura y destinada a facilitar la interfuncionalidad u operatividad del sistema sobre bases internacionales (es decir, permitir que los Estados intercambien datos para fines de verificación y validación). El documento debería poder ser utilizado en condiciones prácticas y seguras. El sistema debería ser a prueba de modificaciones no autorizadas. El documento debería contener una plantilla biométrica (una representación de datos biométricos en bruto, como pueden ser los de una huella digital o una fotografía, lograda mediante una tecnología digital conforme a un proceso que no pueda invertirse con objeto de reproducir el dato biométrico original) en lugar del elemento biométrico inicial. Esto garantizaría la privacidad. La plantilla biométrica debería desarrollarse de conformidad con las normas de la Organización Internacional de Normalización y utilizarse junto con otros elementos informativos, como número de referencia, nombre y apellido, número de la tarjeta y nombre de la autoridad expedidora; tales datos deberían poder consultarse con o sin conexión electrónica.

Japón señaló que en sus documentos nacionales de identidad no se recurría a la biometría. En caso de imponerse tal requisito en lo que concierne a los marinos, podía preverse la iniciación de pleitos judiciales en que se invocase un trato discriminatorio. A diferencia de los aeropuertos, que en el *Japón* son zonas restringidas, los puertos son zonas de libre acceso, de modo que no podría encontrarse ninguna base legal en que fundar un trato especial en el caso de la gente de mar.

Los *Países Bajos* expresaron la opinión de que, en caso de adoptarse el uso de elementos biométricos, su utilización debería hacerse de conformidad con las normas de la OACI; el documento de identidad debería adoptar una forma parecida a una tarjeta de crédito.

Portugal consideró que iba a ser esencial la transcripción biométrica de huellas digitales en especial porque — lo mismo que en el *Japón* — los puertos portugueses eran zonas de libre acceso y era necesario velar por la seguridad. No deseaba que el documento de identidad revistiera la forma de una tarjeta magnética, dado que era preciso que el documento tuviera páginas donde se pudieran estampar los sellos de admisión o salida mediante los cuales se deja constancia de dónde ha estado el marino

o viajero. También se necesitaba disponer de espacio para insertar visados por motivos profesionales en relación con la navegación de cabotaje.

El *Reino Unido* apoyó la inclusión de registros de carácter biométrico en los documentos de identidad y opinó que de nada servía consignar datos a menos que fueran verificables.

La *Federación de Rusia* señaló que el nuevo instrumento que se adoptara sería de difícil ratificación en caso de que el documento de identidad incluyera una plantilla biométrica; la legislación nacional en virtud de la cual se autorizaba la biometría se refería al peligro y al reconocimiento por personal de salvamento o rescate y se aplicaba al personal de aeronaves y no a los marinos.

Túnez hizo observar que la biometría no tenía aplicación en la expedición de pasaportes y dudaba de que debiera utilizarse en los documentos de identidad para gente de mar.

CAPITULO II

LA DOCUMENTACION DE VIAJE PARA LA GENTE DE MAR Y LA CONCESION DE FACILIDADES

PACTOS REGIONALES: EL ACUERDO DE SCHENGEN Y EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 539/2001, DE 15 DE MARZO DE 2001, DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

El Acuerdo de Schengen es el marco establecido por la Unión Europea para fijar reglamentos de inmigración uniformes en 15 Estados europeos¹. Se trata de un texto de aplicación general y no contiene disposiciones especiales aplicables expresamente a la gente de mar. Schengen crea una frontera común por tierra, mar y aire y elimina los controles internos en las fronteras de los Estados participantes. A pesar de que dos Estados miembros de la Unión Europea — Irlanda y Reino Unido — optaron por no pertenecer y no ser parte de la zona de Schengen, el Acuerdo fue incluido en el Tratado de Amsterdam y es parte del *acquis communautaire*, lo que significa que los Estados candidatos a ser admitidos en la Unión Europea deben aceptar sus disposiciones.

El párrafo 2 del artículo 5 de Schengen dispone que debe impedirse la entrada de extranjeros que no cumplan todas las condiciones exigidas para la inmigración, salvo que una parte contratante considere que es preciso derogar ese principio en virtud, por ejemplo, de sus obligaciones internacionales. Este sería el caso en lo que concierne a los Estados parte en el Convenio núm. 108 o en la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965). Quince Estados abarcados en la zona Schengen son parte en ese convenio de la OMI y once han ratificado el Convenio núm. 108².

El Reglamento (CE) núm. 539/2001 del Consejo de la Unión Europea, de 15 de marzo de 2001, establece la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación. El artículo 4, 1), *b*) y *d*), autoriza que se establezcan excepciones a la obligación de visado, independientemente de la nacionalidad de los interesados, en el caso de la tripulación civil de aviones y buques y de la tripulación civil de buques que operen en las vías fluviales internacionales. En la práctica, estos textos son los que dan base legal al otorgamiento de exenciones de la obligación de visado a los marinos en servicio activo que ingresen en la zona de Schengen.

Sin embargo, dicho Reglamento es permisivo: autoriza a los Estados de Schengen a conceder facilidades, pero no exige que lo hagan; tampoco crea derechos en favor de las personas. Desde el punto de vista jurídico, favorece la concesión de facilidades. En caso de concederse la exención de visado, el Estado de acogida puede extenderla

¹ Las partes contratantes de Schengen son: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal y Suecia. En cuanto a Noruega e Islandia, no son Estados miembros de la Unión Europea, pero son miembros asociados del Acuerdo de Schengen.

² Alemania, Austria, Bélgica y Países Bajos no han ratificado el Convenio núm. 108.

discrecionalmente a todas o sólo algunas de las facilidades enunciadas en el Convenio núm. 108 y la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965). Por ejemplo, los *Países Bajos* autorizan exenciones de visado con fines de licencia en tierra a los marinos que son nacionales de Estados que normalmente exigen visados, pero requiere visados Schengen cuando se trata de tránsito o repatriación, o de ambas cosas. Esto ilustra la naturaleza excepcional de la licencia temporal en tierra por contraste con la «entrada» o la «admisión» a los efectos de la inmigración.

LA LEGISLACIÓN Y LA PRÁCTICA DE LOS ESTADOS EN RELACIÓN
CON LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR
Y LA CONCESIÓN DE FACILIDADES A LOS MARINOS

Alemania señaló que no podía ratificar el Convenio núm. 108 porque las autoridades de inmigración no reconocerían el derecho de readmisión cuando el marino se presentara con un documento que hubiese expirado, contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 5 del Convenio.

En el *Brasil*, el artículo 2 de la ley núm. 8490, de 19 de noviembre de 1992 (Reglamento relativo al embarco de tripulaciones extranjeras), dispone que pueden otorgarse exenciones de visado a los tripulantes que posean documentos de identidad para gente de mar.

China informó durante la Reunión de consulta de que ha ratificado la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) y aplica sus disposiciones.

Chipre expide a cada marino una libreta de identidad y hoja de servicios que tiene las mismas características que un pasaporte a los fines de la seguridad. La libreta se expide contra la presentación de pruebas documentales creíbles acerca de la identidad del solicitante y su calidad de marino. A cada marino se le atribuye un código numérico único que podría ser transformado en un código internacional en caso de que Chipre ratificase el nuevo instrumento proyectado.

Estados Unidos no ha ratificado el Convenio núm. 108, pero ha ratificado la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965), pero ha notificado que los tripulantes deben poseer un visado válido para poder solicitar el ingreso en su territorio³. El visado sólo da permiso para solicitar la entrada y lo expiden los servicios consulares; la decisión de autorizar la admisión la toma el Departamento de Justicia en el lugar por donde el interesado llega al país. La legislación aplicable es la ley de inmigración y nacionalidad [8 U.S.C. 1101], que exige de los tripulantes de un buque o aeronave que se dirija a Estados Unidos la posesión de un visado válido individual de la categoría D (visados para miembros de una tripulación), o que figuren en una lista de tripulantes a quienes se haya concedido un visado colectivo. El artículo 41.42, *d*), de dicha ley estipula que el visado colectivo es válido por seis meses desde la fecha de expedición y sirve sólo para solicitar una sola admisión al territorio de Estados Unidos. El pasaporte debe ser válido hasta seis meses después, por lo menos, de la

³ España e Italia ratificaron el Convenio núm. 108 y han hecho notificaciones en virtud de la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965) en el sentido de que no podrán otorgarse exenciones de visado para fines de licencia en tierra. Francia, que también ha ratificado el Convenio núm. 108, ha reservado su derecho conforme al principio de reciprocidad a exigir un visado para fines de licencia en tierra toda vez que los marinos franceses deban poseer un visado.

estancia programada. Sin embargo, la parte III, sobre expedición de visados, de una nueva ley relativa al fortalecimiento de las medidas de seguridad en las fronteras y la reforma de los visados exigidos para ingresar al país (ley pública núm. 107-173), promulgada el 14 de mayo de 2002, modifica la ley de inmigración y nacionalidad. El artículo 302 de dicha ley dispone la introducción de normas tecnológicas y requisitos de interfuncionalidad u operatividad de carácter recíproco en lo que concierne al desarrollo y la aplicación de un sistema integrado de datos sobre entrada y salida de personas y utilización de documentos de lectura mecánica, que contengan elementos de identificación biométricos y sean a prueba de falsificación o adulteración. La ley fija para el 26 de octubre de 2004 la fecha en que debe haberse completado la aplicación de estos requisitos. El artículo 303, c), relativo a la norma tecnológica aplicable a los participantes en el régimen de exención de la obligación de visados, exige que los Estados que quieran participar sin interrupción en el programa certifiquen no más tarde del 26 de octubre de 2004 que están dotados de un programa para expedir a sus nacionales pasaportes de lectura mecánica y a prueba de falsificación en los que se hayan incorporado elementos de identificación mediante tecnologías biométricas y otros medios de autenticar documentos, que guardan conformidad con las normas pertinentes establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en lo que se refiere a la inserción de plantillas biométricas y otros procedimientos de identificación. El artículo 402 de la ley modifica la ley de inmigración y nacionalidad de modo que: 1) toda aeronave o buque dedicado a actividades comerciales que llegue a Estados Unidos o parta de ese país deberá proporcionar a las autoridades fronterizas de Estados Unidos (tal como se definen en la misma ley) determinada información (manifiesto) sobre los pasajeros, otros ocupantes y la tripulación; 2) está prohibida la entrada de la aeronave o el buque mientras no se haya presentado la información exigida; 3) en caso de incumplimiento, se prevén multas o la prohibición de la entrada; 4) a partir del primero de enero de 2002 es obligatoria la transmisión de los manifiestos por vía electrónica, y 5) el Procurador General (Ministro de Justicia) tiene la facultad de conceder exenciones. En el artículo 604 se declara que la ley no podrá ser interpretada en el sentido de que impone requisitos contrarios a las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, o de que exige documentos adicionales en el caso de ciertos extranjeros que sin ser considerados inmigrantes ingresen en Estados Unidos por motivos de urgencia o en tránsito, cuando respecto de ellos los requisitos de documentación sean objeto de exenciones.

Filipinas expide un documento de identidad para gente de mar que se asemeja a un pasaporte. Convenía en el interés que tendría disponer de un documento internacional para la gente de mar que fuese creíble. A pesar de que Filipinas cuenta con una fuerza de trabajo de gente de mar del orden de 500.000 marinos, no había tropezado con problemas de documentación de las tripulaciones; pese a ello, no tenía reparos a la institución de un nuevo sistema.

Las facilidades acordadas en el *Japón* en virtud de la ley sobre control de la inmigración y reconocimiento de los refugiados, 1951, tal como fue modificada, comprenden las que prevé el artículo 16 (permiso de entrada para tripulaciones), según el cual, a solicitud del capitán del buque o del armador de éste, un inspector de inmigración puede conceder un permiso de entrada válido por menos de 15 días a tripulantes extranjeros que deseen descansar o hacer compras o deban embarcarse en otro navío. En el artículo 16, 4), se estipula que al conceder el permiso el inspector de inmigración puede imponer restricciones en lo que concierne al período de estadía, la zona autori-

zada para los desplazamientos, la ruta que debe seguirse cuando el interesado está en tránsito; también puede exigir que se tomen huellas digitales. Los tripulantes extranjeros que presten servicios en buques que navegan regularmente hacia y desde el Japón pueden obtener un permiso para múltiples entradas válido por un año.

Al elaborar el documento de identidad para gente de mar que expiden de conformidad con el Convenio núm. 108, las autoridades marítimas de *Letonia* decidieron proteger esa libreta contra toda falsificación o adulteración mediante el uso de nuevas tecnologías (datos holográficos; impresión por impresora con láser; fotografía y firma del titular reproducida por escáner; datos de lectura mecánica).

De conformidad con el artículo 234 de la ley sobre la marina mercante, *Malta* expide la tarjeta de marino exclusivamente a sus nacionales dedicados a esa profesión. Conforme al artículo 201 de la misma ley, relativo a la devolución del documento de identidad para marinos cuando se deja de trabajar en dicha calidad, al cesar la actividad profesional es preciso entregar éste al registro competente; el alto funcionario responsable del registro puede tomar la iniciativa y exigir la entrega del documento. En virtud del artículo 200 de la ley, relativo a la posesión de más de un documento de identidad para gente de mar, todo marino maltés que posea varios documentos de identidad, sea expedido por Malta o por algún país extranjero, debe presentarse al registro para renunciar al uso y entregar uno o más de esos documentos. Se trata de una medida interesante dado que en la mayoría de los casos el retiro o la anulación de un documento compete exclusivamente a la autoridad expedidora. Conforme a la reglamentación maltesa, los marinos nacionales pueden verse privados del documento nacional y retener un documento extranjero. Una disposición de esa índole podría disuadir a los marinos malteses de obtener documentos tanto de fuente nacional como extranjera; cabe esperar que sigan expidiéndose documentos a los marinos extranjeros.

La administración de las *Islas Marshall* aplica una política uniforme al examen de solicitudes de expedición de libretas de identificación y registro de servicios para gente de mar, certificados de capacidad de los oficiales y certificados de aptitudes especiales de otras categorías, pues lo considera esencial para el éxito de su sistema de identificación y certificación de la gente de mar. Con ese objeto, se ha instituido un sistema de agentes de recepción y tramitación de solicitudes cuyas funciones básicas son las prescritas en un manual especial. Esa política uniforme tiene especial importancia respecto de la expedición de la libreta de identificación y registro de servicios de la gente de mar, pues ese documento es un documento oficial de identificación emitido por la República de las Islas Marshall.

Las Islas Marshall señalaron que dicha libreta se ajusta a los requisitos sentados en el Convenio núm. 108. La libreta se expide a los marinos embarcados en buques que enarbolan el pabellón de ese país para que lo utilicen cuando viajan para embarcarse en el buque al que están destinados o regresar de ese destino; también puede tratarse de desplazamientos ordenados por el capitán del buque de que se trate. En la libreta se consignan los certificados de aptitudes especiales otorgados a los marinos por la administración y los datos sobre los servicios prestados por ellos durante su empleo marítimo. Las libretas se rellenan con informaciones provenientes de una base de datos computarizada y un registro centralizado de los pormenores pertinentes. En cada ejemplar encuadrado las tapas y hojas interiores están perforadas y en cada perforación figura un número de identificación para fines de inventario y facilidad de rastreo. La identificación completa del titular se logra mediante la impresión por láser, en dos

páginas permanentes, de la información personal contenida en la base de datos. La fotografía del marino se reproduce con un escáner provisto de tecnología digital y se incorpora en la base de datos; en la libreta aparece en colores, impresa en una página permanente reservada para ese uso, que es plastificada para evitar falsificaciones o adulteraciones. Para facilitar las verificaciones, las Islas Marshall dan acceso a la base de datos sobre certificados de capacidad de oficiales, libretas de identificación y registro de servicios y certificación de aptitudes especiales, para lo cual han creado un sitio Web accesible por Internet. Por este conducto, las partes interesadas pueden comprobar la validez de cualquier certificado o documento en posesión de un marino que haya sido expedido en ese país; también pueden pasar revista a una lista de certificados falsos detectados por las autoridades de las Islas Marshall. El sitio Web es actualizado semanalmente.

Noruega reconoce los documentos de identidad para gente de mar (libretas de servicio marítimo) expedidos por la autoridad competente de los Estados de los cuales sean nacionales los marinos, pero esos Estados deben otorgar derecho a que los titulares regresen a su país. Si el documento se expide de conformidad con el Convenio núm. 108, la mención de la nacionalidad del titular no es obligatoria, pues Noruega acata la obligación prevista en el artículo 5 de que el titular sea readmitido por el Estado que expidió el documento. No hay ninguna condición en relación con el idioma en que debe redactarse el documento, pero las autoridades encargadas del control de pasaportes pueden exigir que se les proporcione una traducción. Las facilidades que otorga Noruega son las enunciadas en el Convenio núm. 108 y la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965): licencia temporal en tierra, embarco en un buque, traslado a otro buque, tránsito y repatriación. En virtud de las disposiciones reglamentarias que se han ido dictando de conformidad con la ley núm. 64 de 24 de junio de 1988 sobre la inmigración (tal como ha sido enmendada), las siguientes categorías de personas, que son aplicables a la gente de mar, quedan exentas de la obligación de visados (artículo 105):

...

- f) el titular de un documento de viaje para refugiados expedido de conformidad con el Convenio sobre el estatuto de los refugiados, de 28 de julio de 1951 (cuando existe el derecho de readmisión en el Estado expedidor);
- g) el titular de un documento de viaje para refugiados expedido de conformidad con el Acuerdo relativo a los marinos refugiados de 23 de noviembre de 1957 (cuando existe el derecho de readmisión en el Estado expedidor);
- h) el titular de un documento de identidad para gente de mar expedido de conformidad con el Convenio núm. 108;

...

- j) el titular de una libreta de identificación y registro de servicios para gente de mar y de un pasaporte nacional expedido por Filipinas, o uno de los dos documentos.

Los *Países Bajos* han ratificado la Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL, 1965), pero no han ratificado el Convenio núm. 108. Uno de los obstáculos que impiden la ratificación de dicho Convenio es que, en caso de delitos graves, los tribunales holandeses pueden suspender la validez de un pasaporte, acción que no sería lícita en el caso del documento de identidad de la gente de mar expedido en virtud del Convenio núm. 108. Además, una persona que dispusiera de dos documentos de viaje podría viajar con el documento de identidad de la gente de mar a pesar

de no tener derecho a utilizar su pasaporte. La dificultad planteada es mayor todavía habida cuenta del hecho de que no se exige que el documento de identidad de los marinos contenga una anotación acerca de su fecha de expiración. Los marinos holandeses reciben una libreta profesional (*Monstrboekje*) donde se deja constancia de los servicios prestados en la marina mercante y de otros datos, pero esa libreta no es un documento de identidad. El capitán del buque guarda las libretas de la tripulación; cada marino guarda su pasaporte (donde no se menciona la profesión del titular). Últimamente se han comenzado a expedir pasaportes confeccionados de modo que permitan la lectura mecánica de los datos. Los Países Bajos informaron de que los procedimientos aplicables en caso de que los marinos entren en el territorio nacional son los que se estipulan en las instrucciones dictadas por los servicios de inmigración y naturalización nacionales. Cuando se trata de licencia en tierra, los marinos enumerados en la lista de la tripulación pueden bajar a tierra sin documentación alguna. No es necesario presentar un pasaporte o una libreta de marino y tampoco se requiere poseer una tarjeta de desembarco. Los marinos en uso de licencia en tierra gozan de completa libertad para desplazarse dentro de los límites de la ciudad portuaria o de ciudades vecinas.

Panamá considera que el documento de identidad debe servir para comprobar la hoja de servicios del marino y atestiguar su capacidad en calidad de oficial o marinero. La información presentada en ese documento debería ser la misma en todos los países.

El Ministerio de Transporte de *Túnez* expide a sus nacionales documentos de identidad para gente de mar de dos tipos distintos. La libreta profesional de la gente de mar (*livret professionnel des gens de mer*) es para marinos profesionales con más de 12 meses de servicio activo; en ella constan las siguientes informaciones relativas al titular: nombre y apellido, fotografía, nacionalidad, domicilio, grado, firma, huella digital, hoja de servicios a bordo de buques, reclutamiento, licenciamiento, y pago de costos de repatriación. La libreta debe ser visada por la autoridad marítima. Contiene también información sobre la formación y los certificados de capacidad, que las autoridades tunecinas consideran de importancia en el caso de marinos nacionales que prestan servicios a bordo de buques de pabellón extranjero. Figuran asimismo informaciones sobre exámenes médicos, con la indicación de los resultados y de las fechas respectivas. Es válida por cinco años y puede ser prorrogada por cinco años más; al término de ese plazo, debe obtenerse un nuevo documento. La declaración de identidad del marino (*déclaration d'identité des gens de mer*) es el otro documento. Se expide en forma de tarjeta con validez máxima de un año a marinos con menos de 12 meses de servicio activo, por ejemplo a quienes trabajan ocasionalmente o de manera intermitente, como puede ocurrir durante la época turística, o a los cadetes de oficial durante las vacaciones de verano. Ambos documentos se expiden en calidad de documentos de identidad para gente de mar en virtud del Convenio núm. 108.

OPINIONES DE LOS ARMADORES Y DE LA GENTE DE MAR

En el curso de la Reunión de consulta, tanto los armadores como la gente de mar insistieron en la importancia de disposiciones sobre exención de la obligación de visados en todo documento de identidad para gente de mar expedido con carácter internacional y características normalizadas. Las opiniones de los armadores fueron comunicadas a la Reunión en un documento al que ya se ha hecho referencia (véase

apéndice 3 del anexo III al presente informe). Los armadores insistieron en que les preocupaba la posibilidad de que carecer del documento de identidad fuese causa de detención del buque.

El Grupo de la Gente de Mar reconoció que era legítimo preocuparse acerca de la seguridad y convino en que lo único que se necesitaba — ni más ni menos — era poder proceder a la identificación positiva y verificable. Se manifestaron varios otros motivos de preocupación, entre los cuales destacaron que no convenía que se hiciera sentir a una categoría de trabajadores expuesta desde siempre a condiciones de trabajo y de vida muy difíciles que se la trataba como si estuviese compuesta de delincuentes, como parecía sugerirse a juzgar por los tipos de información que se deseaba incluir en los documentos de identidad. También opinaron que el nuevo documento de identidad quizá no facilitara las licencias en tierra a menos que los marinos fueran acompañados por guardias o agentes de seguridad.

Otro motivo de preocupación especial se refería a la protección de los datos y de la privacidad. La gente de mar deseaba que cualquier nuevo documento de identidad se concibiera para lectura mecánica y con un formato normalizado e internacionalmente aprobado, pero que no se consignaran datos en códigos de barras, microplaquetas o bandas magnéticas. A su juicio, deberían existir bases de datos nacionales a las que se pudiera recurrir para comprobar documentos individuales sin violar las leyes sobre privacidad. El documento de identidad debería ser expedido por el Estado cuya nacionalidad tenga cada titular; excepcionalmente, podría incumbir esa función al Estado de residencia. Las finalidades perseguidas por el documento deberían ser aquellas que se relacionan directamente con la licencia en tierra, los pasajes en tránsito y la repatriación de gente de mar, y la información que constara en el documento debería limitarse a la que prescribe el Convenio núm. 108. En lo que concierne al control de calidad y a la supervisión, la gente de mar opinó que la OIT debería poder elaborar un sistema de auditoría comparable al de la Lista Blanca de la OMI, así como un sistema de supervisión comparable al que se instituyó en la OACI.

CAPITULO III

INFORMACION SOBRE CERTIFICACION

Respecto a la información relativa a la certificación, la Organización Marítima Internacional desea que exista la posibilidad (si las administraciones del sector marítimo lo consideran necesario) de incluir en el documento de identidad para gente de mar información sobre la certificación de los marinos, al objeto de aportar una prueba de su calidad de marino y para que sea posible tomar medidas contra la utilización de certificados fraudulentos.

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), en su forma enmendada, fija requisitos mínimos sobre duración del servicio marítimo, edad, salud, formación, calificaciones, exámenes, evaluación y competencia. Para obtener cualquiera de los certificados exigidos en virtud de ese Convenio es preciso reunir los requisitos del caso. Para poder prestar servicios a bordo de un buque en cualquier capacidad para la que se haya prescrito determinado nivel o norma de competencia los marinos deben poseer certificados en calidad de prueba de que cumplen los requisitos prescritos por el Convenio. Toda parte contratante del Convenio puede expedir certificados y refrendos a personas de cualquier nacionalidad que cumplan los requisitos exigidos, salvo que el gobierno de que se trate haya optado por una política distinta.

En virtud del artículo II, *c*), del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), se considera válido todo certificado, cualquiera que sea su nombre, que haya sido expedido por la administración o bajo la responsabilidad de ella o que sea reconocido por la administración y que autorice al titular a prestar servicios conforme a lo declarado en el documento o de conformidad con lo que autoricen los reglamentos nacionales. En este caso, la administración es el gobierno de la parte contratante cuyo pabellón tiene derecho a enarbolarlo el buque de que se trate.

De conformidad con el artículo VI, 2), los certificados de los oficiales deben ser validados por la administración expedidora. Toda vez que una administración reconozca un certificado expedido por otro Estado parte en el Convenio, habilitando así al titular para prestar servicios a bordo de un buque, deberá refrendar el documento para atestiguar que lo ha reconocido (regla I/2, párrafo 5). Los capitanes pueden, pues, acumular refrendos de diversas administraciones que los habiliten para prestar servicios en los buques de sus pabellones respectivos. De conformidad con la regla I/2, párrafo 6, los certificados y los refrendos pueden expedirse como documentos separados; el original de todo certificado o título exigido por el Convenio debe estar disponible a bordo del buque en el que preste servicio el titular (regla I/2, párrafo 9). Todo capitán, oficial y radiooperador que posea un certificado o título debe demostrar a intervalos regulares que no excedan de cinco años que sigue reuniendo las condiciones necesarias para prestar servicio a bordo (regla I/11, párrafo 1). Para satisfacer este requisito es necesario revalidar los certificados y refrendos cada cinco años; en caso de que no se hayan revalidado, esos documentos no son válidos para prestar servicio a bordo.

En circunstancias de necesidad excepcional (en el caso del capitán y del jefe de máquinas, por razones de fuerza mayor), la administración puede expedir una dispensa (artículo VIII), pero tal dispensa sólo puede concederse a una persona certificada de manera apropiada para ocupar el puesto de rango inmediatamente inferior o, en caso de no exigirse ningún certificado, a una persona con calificaciones y experiencia equivalentes.

Las partes contratantes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), deben establecer mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos notificados de incompetencia y de acciones u omisiones que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad o el medio marino por parte de titulares de certificados y refrendos; pueden retirar, suspender o anular tales certificados o títulos (regla I/5).

Los certificados, títulos y refrendos deben ajustarse a los modelos pertinentes que figuran en la sección A-I/2 del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW); esos modelos incluyen, además de los detalles relativos a la competencia y capacidad del titular y las limitaciones que hubiere, y a las indicaciones sobre prórrogas y revalidaciones, los siguientes datos: nombre y apellidos, firma, fecha de nacimiento y fotografía.

CAPITULO IV

COMPROBACION, VERIFICACION Y CARACTERISTICAS BIOMETRICAS

La biometría (es decir, el uso de una característica fisiológica, morfológica o de comportamiento que sólo se da en cada individuo por separado) es la norma universal en que se basa la OACI para que la información sea positiva y verificable. Puede tratarse de huellas digitales, la geometría de los dedos de la mano, la firma, el reconocimiento facial o de la voz y las características del iris o la retina. La OACI está estudiando qué parámetro biométrico específico debería considerarse la norma de referencia internacional. Evaluará los resultados derivados de indagaciones realizadas en los Estados miembros y determinará en definitiva cuál deberá ser la tecnología biométrica aceptada como norma a los efectos de confirmar la identidad con documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). A pesar de que la meta perseguida es adoptar un solo fundamento biométrico como base de la normalización, quizá sea necesario recurrir a dos si se quiere abarcar toda la amplia gama de necesidades y situaciones que hagan preciso proceder a una confirmación de identidad mediante la lectura mecánica de documentos. Para garantizar la normalización de la tecnología biométrica aplicable y su compatibilidad a escala mundial (interfuncionalidad), la OACI formulará las especificaciones necesarias en un suplemento destinado a actualizar el contenido del documento 9303¹.

Los elementos biométricos singulares relativos a cada persona deben ser objeto de un procedimiento de registro seguro mediante el cual se evite que otra persona (un impostor) pretenda ser quien no es, o que puedan haber múltiples registros a partir de los cuales sea posible adquirir varias identidades. Los datos originales deben almacenarse en un modelo (o plantilla) biométrico basado en la identidad declarada y aceptada en el momento de la inmatriculación o enrolamiento.

La verificación consiste en comparar la plantilla biométrica con la identidad declarada. Es un proceso similar al que se usa para las transacciones bancarias, las ventas por Internet, los sistemas de pago de ciertas prestaciones y el control de fronteras en Estados Unidos (INSPASS); este método se sirve de la verificación de pormenores biométricos para evitar largas colas a efectos de inmigración, y para facilitar el control de identidad en los puestos de embarque de los aeropuertos; también se aplica a otras funciones con fines de seguridad.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha tomado la delantera en lo que se refiere al desarrollo de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), en estrecha colaboración con la Organización Internacional de Normalización (ISO). Los documentos de viaje de lectura mecánica (pasaportes, visados, documentos de identidad oficiales) se ajustan a una presentación uniforme con objeto de facilitar la

¹ OACI: *Machine-readable travel documents, Technical Report: Selection of a globally interoperable biometric for machine-assisted identity confirmation with MRTDs* (2001, pág. 34).

lectura de los datos, sea por medios mecánicos o visuales, en cualquier lugar que sea, con arreglo al concepto de interfuncionalidad u operatividad a escala mundial. Las normas pertinentes se han publicado en el documento 9303 de la OACI². El más corriente de los DVLM es el pasaporte, que es una libreta de tamaño uniforme con páginas en las que figura información sobre el titular y el Estado expedidor, y páginas para visados y otras anotaciones oficiales. Este pasaporte también puede revestir la forma de una tarjeta. También existe un documento de identidad para la tripulación de aviones; éste se expide con arreglo a las especificaciones técnicas establecidas para los certificados expedidos a miembros de la tripulación (Technical specifications for a machine-readable Crew Member Certificate (CMC)).

La tecnología de base utilizada por la OACI para estos documentos es la anotación de datos en la zona de lectura mecánica de éstos mediante la técnica de reconocimiento óptico de caracteres (OCR). Este es el requisito mínimo indispensable para asegurar la interfuncionalidad mundial. Las normas de tecnología OCR pueden extenderse de modo que coexistan con otros elementos tecnológicos como ser las barras de codificación, las bandas magnéticas, la memoria óptica y los circuitos integrados en una tarjeta de material plástico. Esto aumenta la capacidad de retención de datos que se da al documento y permite incorporar una plantilla biométrica con información codificada mediante la cual se puede verificar la autenticidad de la tarjeta, la identidad del titular u otros datos consignados. En la tarjeta de memoria óptica normalizada se pueden almacenar numerosos datos, por eso se utiliza en los servicios de salud para archivar los datos e informes médicos de los pacientes, incluso las radiografías, que pueden ser muy voluminosos.

En los DVLM, los datos se presentan con arreglo a una distribución en siete zonas distintas. Las zonas I-VI son las zonas de inspección visual (ZIV) y la zona VII es la única zona de lectura mecánica (ZLM). Por lo general, la presentación de las zonas sigue el ordenamiento siguiente:

- I. Encabezamiento en el que se identifica el Estado u organización responsable de expedir el documento (obligatorio).
- II. Datos personales (obligatorios y optativos).
- III. Datos acerca del documento (tipo o denominación del documento, por ejemplo para aclarar que se trata del certificado de miembro de la tripulación de un avión).
- IV. Firma del titular o marca que haga las veces de firma (obligatorio).
- V. Elemento de identificación (fotografía) (obligatorio).
- VI. Datos optativos.
- VII. Zona de lectura mecánica: en el caso de un pasaporte, comprende dos líneas de texto con reconocimiento óptico de caracteres por un total de 44 caracteres; hay un encabezamiento presentado en forma de un código normalizado de tres letras que representa al Estado/organización que haya expedido el documento.

El punto 7 del documento 9303, sobre finalidades y propiedades de la zona de lectura mecánica, señala que «conviene reiterar que la ZLM está reservada para datos

² OACI: *Machine-readable travel documents*, parte 3 (2002), documento 9303.

destinados al uso internacional conforme a las normas internacionales de los DVLM ... Los datos que figuran en la ZLM son diferentes de los que aparecen en la ZIV... Teniendo presente las leyes nacionales de confidencialidad, los datos que aparezcan en la ZLM han de ser legibles visual y mecánicamente».

CAPITULO V

VIGILANCIA Y EVALUACION

Durante la Reunión de consulta pudo comprobarse que los participantes estaban de acuerdo en la necesidad de algún tipo de mecanismo de vigilancia o control destinado a garantizar la credibilidad de todo sistema de expedición de documentos de identidad para gente de mar. A este respecto, fue mencionada la existencia de la Lista Blanca, de la OMI, y del sistema de auditoría de la vigilancia de seguridad, de la OACI. También se expresó el deseo de que se considerasen otros métodos de vigilancia en vigor. Además, se preconizó la institución de un sistema de intercambio de información que funcionase a la par del sistema de control o vigilancia; debería procederse con toda rapidez a los intercambios de información necesarios con fines de verificación. A continuación se resumen informaciones sobre el sistema de auditoría de la OACI y la Lista Blanca de la OMI.

PLAN DE ACCIÓN DE LA OACI PARA FORTALECER LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (AVSEC), reunida en Montreal en febrero de 2002, recomendó que la OACI estableciera un amplio programa de auditorías de seguridad, que debería aplicarse a partir del año 2003, para la realización de auditorías sobre una base universal, regular, obligatoria, sistemática y coherente. Tales auditorías deberán basarse en las medidas tomadas bajo los auspicios del Mecanismo de seguridad de la aviación (AVSEC) y confiarse a equipos de auditoría compuestos de personal formado y certificado por la OACI y dirigidos por funcionarios de ésta, los que deberían aplicar de manera consecuente métodos equitativos y objetivos con objeto de verificar el cumplimiento de las disposiciones que figuran en el anexo 17 (Seguridad) del Convenio de la OACI.

Al desarrollar este programa de auditoría, que debe ser transparente y autónomo, la OACI velará por el logro del más alto grado posible de coordinación y coherencia con programas de auditoría ya establecidos a nivel regional o subregional.

El programa de auditoría debería incluir un mecanismo para velar por el cumplimiento de las normas, distinguiéndose las áreas donde son más serias las deficiencias de aquellas en que el mejoramiento necesario es de importancia menor. Ese mecanismo debería garantizar la toma de medidas correctivas inmediatas en el caso de deficiencias graves y proporcionar a los Estados en desarrollo la asistencia necesaria para mejorar la seguridad en términos mensurables.

Los resultados de cada auditoría que se vaya finalizando serán comunicados a todos los Estados. La OACI será la depositaria de todos los informes completos de las auditorías y tendrá la responsabilidad de asegurarse de que los Estados puedan compartir la información contenida en esos informes sobre una base bilateral o multilateral.

Los Estados se comprometerán a proporcionar a la OACI los resultados de sus indagaciones sobre la seguridad en cada aviación nacional; para ello, aplicarán un procedimiento uniforme que determinará la OACI.

LA LISTA BLANCA ESTABLECIDA POR LA OMI DE CONFORMIDAD CON EL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW)

Las reglas que contiene el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), en la sección A-I/8 (Normas de calidad), disponen que cada una de las partes debe definir claramente las metas y las normas de competencia que deben alcanzarse en virtud del Convenio homónimo, incluso en lo que respecta a la administración del sistema de titulación. Los Estados también deben garantizar, a intervalos no superiores a cinco años, la auditoría independiente de la adquisición y comprensión de conocimientos, aptitudes y competencias, y de su evaluación, así como de los aspectos administrativos del sistema de titulación. Por otra parte, la regla I/7 del Convenio STCW, relativa a la comunicación de información, prescribe, entre otras disposiciones, que cada parte contratante debe proporcionar al Secretario General de la OMI toda información que se exija en virtud del Código STCW acerca del curso dado por dicha parte para que el Convenio surta pleno y total efecto. Al elaborar el informe al Comité de Seguridad Marítima de la OMI que se estipula en la regla I/7, párrafo 2, del Convenio, el Secretario General debe solicitar y tomar en cuenta las opiniones expresadas por personas competentes seleccionadas de una lista establecida de conformidad con el instrumento. Cuando se haya recibido la totalidad de la información prescrita, el Secretario General debe presentar al Comité de Seguridad Marítima un informe en el que se identifiquen las partes contratantes que, según se haya comprobado, dan «plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio». Las demás partes contratantes pueden entonces, en principio y a reserva de las disposiciones de determinadas reglas, aceptar que los certificados o títulos expedidos por aquellas partes contratantes se ajustan a las disposiciones del Convenio. Este sistema de identificación se conoce comúnmente por el nombre de Lista Blanca STCW.

CONCLUSIONES

Hace ya tiempo que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones está considerando dos temas esenciales en el contexto del Convenio núm. 108: determinar quién es un marino y tiene, por lo tanto, derecho a que se le expida un documento de identidad para gente de mar y se le otorguen las facilidades correspondientes, y determinar cuál es la naturaleza fundamental del documento de identidad para marinos que lo distingue de un pasaporte. Esa última diferencia, entre un documento internacional de índole profesional expedido de conformidad con un tratado y un pasaporte, es fundamental cuando se trata del otorgamiento de facilidades.

El pasaporte es un documento nacional de identidad básico. Aunque en algunos pasaportes se menciona la profesión del titular, el criterio aplicado al expedir un pasaporte es la nacionalidad y no la profesión, y la legislación aplicable a todos los aspectos del pasaporte es la legislación nacional. El pasaporte cumple la función de un documento de identidad y sirve para atestiguar *prima facie* la nacionalidad del titular. Su utilización es muy amplia pues puede usarse para todo propósito lícito. En caso de que no existan obligaciones en virtud de un tratado, el pasaporte no confiere ningún derecho en virtud del derecho internacional.

Para comprender la función de un documento de identidad para gente de mar es suficiente compararlo con el *laissez-passer* de las Naciones Unidas, es decir, el documento de viaje para uso profesional que se expide a los funcionarios de las Naciones Unidas cuando deben viajar en misión oficial.

El *laissez-passer* se expide de conformidad con un tratado, y su finalidad es facilitar los viajes de carácter profesional que deben emprender los miembros del personal de las Naciones Unidas. Los Estados de acogida pueden exigir que en el *laissez-passer* conste un visado, pero están obligados por tratado a facilitar la obtención de ese visado.

Tanto el documento de identidad para marinos como el *laissez-passer* tienen menos alcance que el pasaporte, porque son documentos de viaje de carácter profesional expedidos para fines limitados. Sin embargo, a diferencia de los pasaportes, dichos documentos de viaje cuentan con el apoyo de tratados internacionales en virtud de los cuales los Estados de acogida deben facilitar su uso con arreglo a lo que dispongan los instrumentos pertinentes. A este respecto, todo marino en servicio activo que esté viajando provisto de su documento de identidad para gente de mar puede ser asimilado en ciertos aspectos a un funcionario de las Naciones Unidas que viaje con su *laissez-passer* en cumplimiento de una misión oficial.

De la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar, convocada por la OIT, y las reuniones del Comité de Seguridad Marítima, de la OMI, se desprende con toda claridad que los requisitos de seguridad más rigurosos establecidos en muchos Estados contribuyen a que las condiciones de admisión de extranjeros se hayan vuelto más estrictas.

En el contexto de la OMI se ha considerado que si bien son legítimas las reivindicaciones de los marinos en favor de la concesión de facilidades especiales para sus desplazamientos de carácter profesional, esas reivindicaciones tienen fundamento en

su calidad de marinos *bona fide*, por lo que es apropiado que los Estados de acogida exijan que a cambio de otorgar tales facilidades se apliquen medidas de seguridad. La exención de la obligación de obtener visados, que tanto los armadores como los marinos consideran de importancia fundamental, así como la disposición a conceder visados favorablemente, son facilidades que se otorgan con carácter excepcional. Cuando se otorgan en mérito al estatuto profesional de los interesados, los Estados de acogida consideran que es prerrogativa suya exigir de las personas pertenecientes a tal categoría profesional que demuestren, no sólo su identidad y su nacionalidad (exigencia que se aplica a todos los extranjeros), sino que produzcan la información de orden profesional que sirva de base para las facilidades excepcionales que solicitan.

CUESTIONARIO

De las distintas deliberaciones reseñadas en los capítulos anteriores del presente informe se desprende que al considerar los aspectos relativos a la seguridad de la documentación de identidad para gente de mar hay tres cuestiones que conviene tener en cuenta y tratar de armonizar, dado que son de interés primordial para la OIT. No cabe duda de que una de ellas se refiere a la seguridad de los marinos, los buques en que navegan y su medio ambiente de trabajo. Las otras dos se refieren al fomento del comercio internacional y de condiciones de trabajo decentes, entre ellas unos derechos tan fundamentales como el respeto de la vida privada y la no discriminación. Ambas se suscitan a raíz de un hecho, comprobado durante discusiones recientes tanto en la OMI como en la OIT, a saber: que un número considerable de países exigirán una «identificación positiva y verificable» antes de mostrarse dispuestos a conceder facilidades especiales a la gente de mar de modo que los marinos puedan desplazarse con fines profesionales por todas partes, no sólo debido a las exigencias de su trabajo (por ejemplo, la necesidad de embarcar rápidamente en un buque o de presentarse en otro buque al que han sido trasladados), sino también por razones relacionadas con su bienestar (en especial, para disfrutar de una licencia temporal en tierra¹, pues la denegación del permiso correspondiente «se traduciría en serias dificultades y en privaciones intolerables para la gente de mar»² que debe permanecer a bordo por períodos prolongados).

El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)³, exige básicamente de los Estados Miembros ratificantes que otorguen a sus marinos documentos de identidad para gente de mar conformes a las disposiciones del Convenio, y que reconozcan documentos similares expedidos por otras partes contratantes. En virtud del otorgamiento de tales documentos, las partes deben conceder ciertas facilidades a los marinos, por ejemplo la posibilidad de disfrutar de una licencia en tierra a que ya se ha hecho referencia. Son dos las finalidades que se perseguirían mediante los cambios introducidos a raíz de la adopción del instrumento proyectado, que — según el criterio retenido en la actualidad — debería ser un protocolo al Convenio núm. 108 (véase más adelante la parte C):

- a) reforzar la fiabilidad del documento de identidad, así como la de los correspondientes procedimientos y sistemas nacionales;
- b) mantener en vigor las obligaciones relativas a los derechos y facilidades otorgados a la gente de mar, teniendo en cuenta además la necesidad de asegurar que el nuevo instrumento tenga la más amplia aceptación posible.

¹ Véase en el capítulo II del presente informe.

² Véanse los comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones sobre la aplicación del Convenio núm. 108 que figuran en el anexo II del presente informe.

³ Véase el anexo I del presente informe.

Habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 38 del Reglamento de la Conferencia Internacional del Trabajo, según se menciona en la introducción al presente informe, se ruega a los gobiernos que consulten a las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas antes de finalizar sus respuestas al presente cuestionario, que motiven sus respuestas y que indiquen qué organizaciones han sido consultadas. También se recuerda a los gobiernos la importancia que reviste la participación en la consulta así iniciada de los departamentos de la administración nacional responsables de los asuntos laborales y sociales, el transporte marítimo y la inmigración.

De conformidad con el párrafo 2 del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia, la Oficina Internacional del Trabajo preparará un informe definitivo, que contendrá un proyecto del instrumento propuesto; este informe será enviado a los gobiernos por lo menos cuatro meses antes de la apertura de la 91.^a reunión de la Conferencia (junio de 2003). Para que la Oficina pueda tomar en consideración las respuestas de los gobiernos al presente cuestionario, se ruega a los gobiernos que envíen esas respuestas a la Oficina Internacional del Trabajo no más tarde del 31 de diciembre de 2002.

Con miras a facilitar la labor de quienes preparen las respuestas, se ha incluido un formulario especial. Pueden hacerse copias para las organizaciones de empleadores y de trabajadores si las respuestas respectivas se hacen por separado.

Tal como se ha dicho antes, son dos los aspectos del Convenio núm. 108 que merecen que se les preste especial atención:

- a) la mejora de las medidas de seguridad relativas al documento de identidad de la gente de mar, y
- b) la facilitación de las actividades de los marinos en ejercicio de su profesión y del ejercicio de sus derechos durante su servicio activo.

Estos aspectos se tratan separadamente en las partes A y B del presente cuestionario. En la parte C se intenta clarificar las cuestiones relativas a la forma del instrumento y su nexos con el Convenio núm. 108. A continuación del cuestionario figura un anteproyecto de las disposiciones que podría contener el instrumento; ese anteproyecto sólo tiene la finalidad de ilustrar de qué manera las proposiciones en que se basa cada pregunta podrían expresarse en un instrumento jurídico.

A. MEJORA DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR

El principal objetivo perseguido en materia de seguridad es que los funcionarios de inmigración u otros funcionarios habilitados para ello puedan verificar con facilidad y un grado de certeza casi absoluta que el portador de un documento de identidad para gente de mar que se halle temporalmente dentro de la jurisdicción del país de que se trate es efectivamente un marino; es efectivamente la persona cuya identidad consta en el documento, y que posee efectivamente la nacionalidad que en él se declara.

De la información proporcionada a la OMI y a la OIT, en especial con motivo de la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar, ya mencionada en el presente informe, se desprende que la consecución de aquel objetivo exige que se examinen varios aspectos relativos a las siguientes cuestiones:

- 1) expedición del documento de identidad a cada marino;
- 2) características físicas del documento de identidad;
- 3) contenido y presentación de la información que deba constar en el documento de identidad;
- 4) medios exteriores utilizados para verificar la autenticidad del documento de identidad o de la información que en él se contiene, y
- 5) fiabilidad del sistema nacional de identificación de los marinos.

A continuación se formulan propuestas basadas en la información recogida hasta el momento. Las respuestas al cuestionario se marcarán en el cuadrado que figura junto a la frase afirmativa o negativa que mejor exprese su posición y, si ha lugar, adjuntarán los correspondientes comentarios que expliquen las razones de su desacuerdo.

A1. Expedición del documento de identidad al marino

En virtud del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 108, «... todo Miembro para el cual esté en vigor el Convenio deberá, a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un documento de identidad de la gente de mar conforme a las disposiciones del artículo 4 de este Convenio». De conformidad con el párrafo 2 del artículo 2, a petición de los interesados el Miembro podrá (pero no está obligado a hacerlo) «... otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio». En virtud del artículo 6, todo otro Miembro que haya ratificado el Convenio tiene la obligación de reconocer el documento así expedido para los fines enunciados en ese artículo.

Queda entendido que la fase más importante del proceso de identificación es la que se refiere a la expedición del documento, dado que todo error cometido en esta fase pudiera perpetuarse en el documento de identidad.

Pregunta A1, a) — *El documento de identidad de la gente de mar que se otorgue en virtud del nuevo instrumento debería ser expedido exclusivamente por el Estado cuya nacionalidad posea cada marino (salvo en determinados casos excepcionales), puesto que es el que está en mejores condiciones de verificar la información que contiene el documento.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 2.1.

Comentarios: _____

Pregunta A1, b) — *Los casos excepcionales son los que conciernen a los refugiados y a los apátridas (o personas que aparentemente poseen la nacionalidad de países que no conservan registros).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Mencione otros casos excepcionales: _____

Comentarios: _____

Pregunta A1, c) — *En tales casos excepcionales:*

- i) *el documento de identidad de la gente de mar sólo puede ser expedido por el Estado donde el refugiado haya solicitado o haya obtenido asilo o por el Estado que haya otorgado un permiso de residencia a la persona apátrida en que se incluya el permiso de readmisión a ese Estado;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

- ii) *el Estado de que se trate (tal como dispone el Convenio núm. 108) no debería estar obligado a expedir un documento de identidad de gente de mar en tales casos excepcionales.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Véase el anteproyecto, artículo 2.2.

Pregunta A1, d) — *¿Debería posibilitarse la expedición de documentos de identidad de gente de mar por el Estado en que los marinos sean residentes permanentes (además de los casos mencionados en la pregunta precedente)?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta A1, e) — *¿Qué documentos necesitan las autoridades competentes de su país para expedir un documento de identidad de la gente de mar?*

Respuesta: _____

A2. Características físicas del documento de identidad

En virtud del artículo 4, 1), del Convenio núm. 108, «el documento de identidad de la gente de mar será de formato sencillo, estará confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible».

Aunque es posible que esa disposición del Convenio tenga que ser clarificada de manera más detallada, de la información recogida hasta el presente se desprende que la expedición del documento de identidad de la gente de mar debería seguir compitiendo a cada uno de los Miembros y que los requisitos que debería reunir ese documento deberían seguir enunciándose en términos generales con miras a que el formato del documento pueda modificarse cada vez que sea necesario adaptarse a los progresos de la tecnología. Sin embargo, el párrafo 6 del artículo 4 del Convenio núm. 108 dispone que cada Miembro que otorgue el documento de identidad determinará la forma y contenido precisos del documento. Con la finalidad de garantizar que los documentos de identidad puedan utilizarse de manera coherente, se ha considerado que los docu-

mentos de identidad expedidos por las partes contratantes del nuevo instrumento deberían ajustarse a una norma uniforme, de modo que cada documento de identidad nacional sea inmediatamente reconocido por los funcionarios de inmigración en cualquier lugar del mundo⁴. A raíz de estas consideraciones, surgen las propuestas formuladas en las proposiciones a), b) y c) que figuran a continuación:

Pregunta A2, a) — *El nuevo instrumento debería fijar con claridad los criterios relativos a las características físicas del documento de identidad.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Pregunta A2, b) — *El nuevo instrumento debería ir más allá que el Convenio núm. 108 y prescribir que cada documento de identidad debería basarse en un modelo internacionalmente aceptado y conformarse a los criterios establecidos por el instrumento.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Pregunta A2, c) — *El modelo internacional debería ser:*

i) *adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo y reproducido en anexo al nuevo instrumento;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

ii) *y actualizado periódicamente por la Conferencia según un modelo de enmienda simplificado;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

iii) *en virtud de este procedimiento, las enmiendas requerirían una mayoría favorable de dos tercios y tendrían que conformarse a las normas o criterios que se formulen en las disposiciones del nuevo instrumento.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el artículo 3 del anteproyecto.

Comentarios: _____

⁴ De hecho, ésta era una de las ideas (no del todo aplicada) que se quiso plasmar en el Convenio núm. 108; véase la introducción al presente informe.

Pregunta A2, d) — Además de los criterios enunciados en el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio núm. 108, se sugiere la inclusión de las siguientes especificaciones generales:

- i) en el documento de identidad deberían utilizarse las tecnologías más recientes para evitar manipulaciones y falsificaciones, y para que se pueda detectar fácilmente cualquier alteración;

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.1, i)

Comentarios: _____

- ii) el material y las técnicas utilizadas deberían ser fácilmente accesibles a todos los gobiernos, a un costo tan bajo como sea compatible con el eficaz logro de los fines enunciados en el inciso i);

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.1, ii)

Comentarios: _____

- iii) el documento de identidad no debería exceder el tamaño de un pasaporte normal;

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.2.

Comentarios: _____

- iv) otras especificaciones relativas a las características físicas del documento de identidad;

Comentarios: _____

Pregunta A2, e) — De conformidad con los criterios y especificaciones mencionados, deberían utilizarse las siguientes tecnologías específicas:

- i) plastificación de la fotografía y los datos;

Sí No

Comentarios: _____

- ii) filigranas en las páginas;

Sí No

Comentarios: _____

iii) *elementos ultravioleta de seguridad;*

Sí No

Comentarios: _____

iv) *materias que no sean papel;*

Sí No

Comentarios: _____

v) *tintas especiales;*

Sí No

Comentarios: _____

vi) *diseños o motivos en colores especiales;*

Sí No

Comentarios: _____

vii) *otras tecnologías.*

Comentarios: _____

Pregunta A2, f) — *Para mayor sencillez, el modelo a que se hace referencia en la pregunta A2, c), y que figura en el anexo al instrumento debería exigir sólo la uniformidad necesaria para alcanzar los objetivos siguientes:*

i) *dar al documento de identidad de la gente de mar características que lo hagan fácilmente reconocible como tal;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

ii) *garantizar que la materia utilizada se ajuste a los requisitos físicos establecidos por el instrumento;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

iii) *permitir que cada dato pueda ser reconocido incluso por personas que desconozcan el lenguaje utilizado;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

iv) *utilizar al máximo datos normalizados (por ejemplo, códigos para nombres de países y fechas);*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, anexo A-I

Comentarios: _____

v) *otros objetivos*: _____

Comentarios: _____

A3. Contenido y presentación de la información que deba constar en el documento de identidad

De conformidad con el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio núm. 108, el documento de identidad de la gente de mar debe contener el nombre y el título de la autoridad expedidora, la fecha y lugar de otorgamiento y una declaración de que, a los fines del Convenio, el documento es un documento de identidad de la gente de mar. De conformidad con el párrafo 3 de dicho artículo, el documento debe contener los siguientes datos relativos al titular:

- a) nombre completo (nombres y apellidos);
- b) fecha y lugar de nacimiento;
- c) nacionalidad;
- d) características físicas;
- e) una fotografía;
- f) la firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.

Pregunta A3, a) — *¿Debería el documento de identidad indicar el sexo del marino (detalle no exigido por el Convenio núm. 108)?*

Sí No

Comentarios: _____

Los datos mencionados en los apartados *d)*, *e)* y *f)* son útiles para proceder a una «identificación positiva y verificable» de la índole mencionada antes. Se ha sugerido que la fotografía mencionada en el apartado *e)* debería ser producida por un aparato digital. Cabe suponer que la finalidad de esta propuesta es que se logre una transmisión electrónica correcta; véase sobre este tema la sección A4 del presente cuestionario.

El principal elemento adicional que se ha sugerido en relación con la identificación positiva y verificable es la plantilla biométrica acerca de la cual se proporcionaron detalles en el capítulo IV del presente informe. Se entiende por elemento biométrico el que resulta del uso de una característica fisiológica, morfológica o de comportamiento, por ejemplo una huella dactilar, la voz, el iris o la retina, como medio de identificar a una persona o autenticar su identidad. Se entiende por «plantilla» el conjunto de caracteres u otros elementos que abarca la tecnología digital para describir o representar los datos biométricos de base y permitir su incorporación en el documento o tarjeta de identidad y también su conservación o almacenamiento en una microplaqueta⁵ o en una base de datos. No hay duda de que una plantilla biométrica permite

⁵ Los representantes de la gente de mar insistieron en que toda la información tuviese la necesaria transparencia.

una identificación más correcta que una fotografía común o una firma; además, gracias a la utilización de las tecnologías disponibles, puede verificarse la plantilla que sea con más exactitud. Sin embargo, durante las consultas recientes se puso de relieve la importancia de las posibles dificultades con que podrían tropezar sobre todo los países en desarrollo para encontrar los correspondientes equipos y tecnologías a precios razonables, y para hacerlos operativos, especialmente en las condiciones que imperan en los puertos y otros lugares donde haya que utilizarlos. Sólo se han podido obtener informaciones limitadas en relación con la disponibilidad, costo y facilidad de utilización de las tecnologías apropiadas⁶. Por ese motivo, la pregunta A3, b), sugiere que los datos biométricos podrían incluirse en el documento de identidad de los marinos (si es necesario, por el procedimiento de enmienda simplificada que se menciona en la pregunta A2, c) anterior) sólo en el caso de que se satisfagan algunas condiciones previas importantes.

Asimismo, se ha señalado a la atención que en ciertos países se puede plantear un problema constitucional si los marinos tienen que suministrar datos biométricos en el documento de identidad de la gente de mar si los demás funcionarios no tuvieran que proporcionar datos de este tipo cuando solicitan un pasaporte.

Pregunta A3, b) — 1) *El instrumento podría dar lugar a requerir una plantilla u otro tipo de representación de la biometría del titular, a condición de que se cumplan todas las condiciones previas necesarias (véanse las que se proponen).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.5.

Comentarios: _____

2) *Se proponen las condiciones previas siguientes:*

i) *que el elemento biométrico pueda ser facilitado por las personas, sin dar lugar a que se invada su vida privada o se ofenda su dignidad;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.5, i).

Comentarios: _____

ii) *que los marinos puedan tener derecho a negarse a proporcionar datos biométricos y acreditar su identidad recurriendo al pasaporte nacional;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.5, ii).

Comentarios: _____

⁶ Según un documento facilitado por la Asociación de Fabricantes de Dispositivos de Identificación Electrónica y suministrado por el Gobierno del Japón para la elaboración de este cuestionario, no se considera probable que las normas que permitirían utilizar la tecnología biométrica a gran escala puedan establecerse en los próximos años.

iii) *que el equipo necesario para facilitar y verificar los datos biométricos debería:*

— *ser de fácil utilización;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

— *ser accesible por lo general en todo el mundo a bajo costo y en condiciones razonables;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.5, iii).

— *permitir su utilización con comodidad a bordo de un buque, en los puertos y en otros lugares donde normalmente se proceda a verificar la identidad de los marinos;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.5, iv).

Comentarios: _____

iv) *otras condiciones previas:*

Comentarios: _____

Pregunta A3, c) — *En relación con el equipo y la tecnología biométrica correspondiente:*

i) *¿qué tipo de tecnología biométrica está disponible en su país?*

Respuesta: _____

ii) *¿qué experiencia tienen en ella?*

Respuesta: _____

iii) *¿cuándo podría estar disponible en su país una tecnología que satisfaga las condiciones mencionadas?*

Respuesta: _____

El documento de identidad de la gente de mar se utiliza con fines de orden profesional y no sólo para satisfacer exigencias de seguridad tales como las que recientemente se han puesto sobre el tapete. Como se explica en más detalle en el capítulo III del presente informe, ha sido planteada la cuestión de si, para realzar su utilidad, ese documento no debería contener información acerca de las calificaciones profesionales de los marinos y su salud, además de otra información similar adicional, como sucede en la actualidad con los certificados y títulos expedidos de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), de la OMI, tal como fue enmendado. Ya hemos recordado que los

representantes de la gente de mar se oponen a que se incluya dicha información, mientras que los representantes de los armadores son de similar parecer en lo que respecta a la obligatoriedad de tal información. Dicho esto, de las opiniones expresadas en el ámbito de la OMI se desprende que hay ambiente favorable a la inclusión de información sobre calificaciones pues de esa manera se podría disponer en el documento de identidad de pruebas verificables acerca de la actividad profesional del portador en su calidad de marino y, de hecho, sobre su derecho a poseer tal documento. En vista de que los certificados y títulos a los que se refiere el Convenio STCW pueden ser expedidos por autoridades que no sean las autoridades nacionales, cabe suponer que no se exigirá de la autoridad expedidora del documento de identidad que certifique las calificaciones profesionales de cada marino. Sin embargo, basándose en pruebas presentadas por el marino, la autoridad expedidora del documento de identidad de la gente de mar podría hacer constar qué certificados pertinentes posee el titular del documento y confirmar que no tiene razones para dudar de la autenticidad o validez de tales certificados.

Pregunta A3, d) — 1) *¿Deberían incluirse en el documento de identidad de la gente de mar informaciones sobre los certificados que posean los marinos respecto de sus calificaciones y títulos profesionales?*

Sí No

2) *¿Debería ser de la competencia de cada Miembro decidir si cabe incluir dicha información en dicho documento (véase la pregunta A3, i) más adelante)?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta A3, e) — *También se ha sugerido que en el documento de identidad podría haber páginas en blanco (que permitieran por ejemplo que las autoridades competentes insertaran notas o que se incluyeran las informaciones pertinentes, como las relacionadas con el servicio en el mar: véase más adelante la pregunta A3, j)).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.2.

Comentarios: _____

Pregunta A3, f) — *En el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio núm. 108 se dispone que «cualquier limitación en cuanto al período de validez de un documento de identidad de la gente de mar deberá indicarse claramente en el mismo». Si se especifica un período de validez, debería ser suficientemente largo, como en el caso de los pasaportes, de modo que la gente de mar no sufra inconvenientes o tenga que incurrir en gastos a intervalos más cortos, y que también se puedan evitar costos administrativos.*

i) *Según se desprende del asesoramiento recibido, el período de validez del documento debería constar siempre en éste.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.4, g).

Comentarios: _____

ii) *Si está de acuerdo con i), la especificación del período de validez ¿debería competir a la autoridad expedidora?*

Sí No

Comentarios: _____

iii) *Si el instrumento especificase un período determinado de validez, ¿cuál debiera ser la duración del mismo?*

Período: _____

Comentarios: _____

Pregunta A3, g) — *1) Cada documento de identidad debería contener un número de referencia mediante el cual se facilite toda verificación externa (véase la sección A4 más adelante).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.4, h).

2) *Si está de acuerdo con 1), ¿debería el formato de este número de referencia:*

i) *dejarse a criterio de cada una de las autoridades expedidoras*

Sí No

ii) *o conformarse a una norma universal de referencia?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta A3, h) — *¿Qué otros datos deberían figurar en los documentos de identidad de todos los marinos?*

Respuesta: _____

Comentarios: _____

Pregunta A3, i) — *A semejanza de la disposición que figura en el párrafo 7 del artículo 4 del Convenio núm. 108, el nuevo documento debería dar a la autoridad expedidora la posibilidad de hacer constar en el documento de identidad de la gente de mar otros pormenores (sea para cumplir exigencias de orden interno o, por ejemplo, con*

objeto de que los marinos puedan satisfacer otras condiciones exigidas por Estados rectores de puertos que no sean partes en el instrumento o las condiciones impuestas de conformidad con otros instrumentos internacionales).

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.6.

Comentarios: _____

Pregunta A3, j) — *¿Debería permitirse a los Miembros la utilización del documento de identidad de los marinos como el documento que contenga además la relación de sus servicios a bordo que contempla el artículo 5 del Convenio núm. 22 (sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar)?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta A3, k) — *¿Debería especificar el instrumento que los detalles que se añaden deberán tener relación con la identificación del marino de que se trate?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta A3, l) — *Con respecto a la forma en que debería inscribirse la información, se considera que los datos deberían ser:*

i) *en la medida de lo posible de manera que puedan ser objeto de lectura mecánica;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

ii) *y susceptibles de lectura visual por parte del marino interesado (más bien que ocultos en microplaquetas o en bandas magnéticas, por ejemplo).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 4.7.

Comentarios: _____

A4. Medios exteriores utilizados para verificar la autenticidad de la información que aporta el documento de identidad

Pregunta A4, a) — *La autoridad expedidora nacional debería mantener una base de datos en la que se incluya una referencia a cada documento de identidad que haya sido expedido.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Pregunta A4, b) — *Para facilitar la verificación rápida de la información contenida en el documento de identidad debería ser posible que las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de las partes contratantes tengan acceso inmediato en todo momento a la base de datos.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 5.1.

Comentarios: _____

Pregunta A4, c) — *Para proteger la vida privada, entre otras razones, la información a la que se pueda acceder en la base de datos debería limitarse a:*

— *¿el nombre de la autoridad expedidora?*

Sí No

Comentarios: _____

— *¿el nombre y apellidos del marino?*

Sí No

Comentarios: _____

— *¿el número de referencia?*

Sí No

Comentarios: _____

— *¿el período de validez del documento?*

Sí No

Comentarios: _____

— *¿la plantilla o modelo biométrico o (en su caso) toda otra representación alfanumérica de un elemento biométrico?*

Sí No

Comentarios: _____

Véanse el artículo 5.2 del anteproyecto y el anexo A-II.

— *¿otras cosas?* _____

Pregunta A4, d) — *El instrumento debería exigir de cada Miembro que lo ratifique la designación de un centro de coordinación nacional responsable de contestar las ave-*

riguaciones o indagaciones de las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de las partes en el instrumento.

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 5.3.

Comentarios: _____

A5. Fiabilidad del sistema nacional de identificación de la gente de mar

Durante las consultas recientes se pudo comprobar que había un acuerdo general sobre la necesidad de que los procedimientos establecidos en cada país para la expedición de documentos de identidad de la gente de mar fuesen objeto de vigilancia y control o de evaluación por organismos externos. A este respecto se hizo referencia a las auditorías que se llevan a cabo en el marco de la Organización Marítima Internacional y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como a lo que ha dado en llamarse la Lista Blanca de la OMI, preparada por el Secretario General de la OMI con la asistencia de un grupo de personas competentes. Sin embargo, no se formularon sugerencias acerca de cómo debería tratarse esa cuestión en el nuevo instrumento.

En el capítulo V del presente informe se ha reseñado la información sobre los sistemas aplicados por la OACI y la OMI. En especial, el Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de seguridad, establecido en enero de 1999, incluye la realización obligatoria por parte de la OACI, en todos los Estados miembros, de auditorías de la seguridad que se lleven a cabo en forma regular y sobre bases sistemáticas y armónicas. De conformidad con ese programa, existe un mecanismo encargado de vigilar la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI relativos a la seguridad de la aviación. La base legal de este sistema se basa, entre otros textos, en el artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944) en virtud del cual se creó la OACI; de conformidad con ese artículo, los Miembros deben reconocer la validez de los certificados con que se atestigua que las aeronaves están en condiciones de volar y de las licencias profesionales de la tripulación, que hayan sido expedidos por otros Miembros, «siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio». En la actualidad se está examinando de qué manera cada Estado miembro de la OACI podría encargarse de llevar a cabo auditorías de seguridad similares.

Pregunta A5, a) — *El nuevo instrumento debería disponer la adopción de prácticas recomendadas en relación con los procedimientos de expedición de los documentos de identidad de la gente de mar y con los procedimientos de control de calidad de esos documentos.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 6.1.

Comentarios: _____

Pregunta A5, b) — *El instrumento debería obligar a los Miembros que lo ratifiquen a:*

i) *proceder a evaluaciones periódicas de esos procedimientos a la luz de los requisitos mínimos y las prácticas recomendadas al respecto;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

ii) *incluir en los informes que sometan al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia de los procedimientos nacionales en vigor (incluso los relativos al control de calidad de los procedimientos) y de los informes sobre las evaluaciones realizadas;*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

iii) *permitir que otros Miembros que hayan ratificado el instrumento puedan tener acceso a copias de esa documentación (a condición de haber retirado cualquier material de orden confidencial).*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 6.2.

Comentarios: _____

Pregunta A5, c) — *Además, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo podría aprobar un sistema de auditoría dotado de instituciones pertinentes (en casos apropiados, en el marco del Programa de Cooperación Técnica de la OIT) al que los Miembros que hubieran ratificado el instrumento pudieran acudir voluntariamente con objeto de disipar cualquier duda acerca de la fiabilidad del sistema nacional de identificación de la gente de mar que utilizan.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Pregunta A5, d) — *El instrumento podría contener también una disposición, similar a la que está incluida en el Convenio de la OACI antes mencionado, pero que tuviese en cuenta los procedimientos constitucionales aplicables de la OIT, en virtud de la cual los Miembros que ratificaran el instrumento deberían reconocer los documentos de identidad de la gente de mar expedidos por otras partes contratantes siempre que hayan sido expedidos de conformidad con las normas mínimas.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 6.3.

Comentarios: _____

B. FACILITAR LAS ACTIVIDADES PROFESIONALES DE LOS MARINOS Y EL EJERCICIO DE SUS DERECHOS DURANTE SU SERVICIO ACTIVO

La finalidad primordial perseguida en esta parte del cuestionario es la de cerciorarse de cuál puede ser la medida en que las disposiciones del Convenio núm. 108 relativas a los derechos o facilidades que deben otorgarse a la gente de mar pueden plantear problemas a:

- las partes en dicho Convenio;
- los Miembros que todavía no lo han ratificado.

Los derechos o facilidades que deben otorgarse a la gente de mar son los siguientes:

- 1) derecho del marino a que se le expida un documento de identidad para gente de mar;
- 2) derecho del marino a guardar el documento de identidad en su posesión;
- 3) derecho del marino a ser readmitido en el territorio del país que le haya expedido el documento;
- 4) derecho del marino a entrar en los territorios en que esté en vigor el Convenio.

Además, tal vez sea necesario considerar la posibilidad de que los marinos tengan un derecho general a que se reconozca el documento de identidad de la gente de mar.

B1. Derecho del marino a que se le expida el documento de identidad de la gente de mar

En virtud del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 108, todo Miembro que haya ratificado el Convenio está obligado a otorgar un documento de identidad de la gente de mar (o un pasaporte que surta efectos equivalentes en el caso de ciertos grupos especiales de marinos) a sus nacionales que formulen la petición correspondiente y ejerzan la profesión de marino con arreglo al significado y al alcance del Convenio.

Pregunta B1 — *¿Plantea algún problema a los Miembros la obligación de expedir documentos de identidad a los marinos?*

Sí

No

Naturaleza del problema o comentarios de otra índole: _____

B2. Derecho del marino a la posesión ininterrumpida del documento de identidad

El artículo 3 del Convenio núm. 108 dispone que «el documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular». Por ejemplo, tal como ha puesto de relieve la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones⁷, «las prácticas que implican la entrega del documento al armador,

⁷ Véase el párrafo 88 del Informe de la Comisión de Expertos reproducido en el anexo II del presente informe.

a las autoridades estatales del puerto durante la licencia en tierra o a la autoridad que lo expide entre las contrataciones están en contradicción con el Convenio».

Pregunta B2, a) — *¿Plantea algún problema a los Miembros la obligación de que el documento esté en todo momento en poder de su titular?*

Sí No

Naturaleza del problema o comentarios de otra índole: _____

Quizá pudiera hacerse una distinción entre la retención temporal de un documento de identidad expedido en condiciones válidas y el acto de retirar un documento a raíz de su revocación. Cabe presumir que la autoridad expedidora tiene derecho a retirar un documento, y aun la obligación de hacerlo, si las condiciones exigidas para la expedición del documento no fueron cumplidas o dejaron de cumplirse.

Pregunta B2, b) — *1) Si la respuesta a la pregunta B2, a) indica que existe un problema, ¿se superaría este problema si el artículo 3 del Convenio núm. 108 se interpretase en el sentido de que no es óbice para el derecho y deber de retirar un documento cuya posesión sea inválida?*

Sí No

2) *¿Debería esta interpretación ser confirmada en el nuevo instrumento?*

Sí No

Comentarios: _____

B3. Derecho del marino a ser readmitido en el territorio del país que le haya expedido el documento

De conformidad con el artículo 5 del Convenio núm. 108, la autoridad competente del territorio que haya otorgado un documento de identidad de la gente de mar en virtud de dicho Convenio está obligada a readmitir en su territorio al marino de quien se trate. Esta obligación tiene efecto durante el período de validez del documento y durante por lo menos un año de la fecha de expiración indicada en el documento.

Pregunta B3 — *Partiendo de la premisa de que el nuevo documento de identidad de la gente de mar se expediría normalmente sólo a los nacionales del país de que se trate, y de que en casos excepcionales se podría ejercitar la opción de expedir tal documento a personas refugiadas o apátridas (véase la sección A1), ¿plantearía algún problema a los Miembros el requisito de readmitir al marino en el país expedidor?*

Sí No

Naturaleza del problema o comentarios de otra índole: _____

B.4. Derecho del marino a entrar en los territorios en que esté en vigor el Convenio

Admisión con fines de licencia temporal en tierra

De conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108, «todo Miembro permitirá la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio a cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque». La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones ha puesto de relieve⁸ que el documento de identidad de la gente de mar es el único que se requiere a esos efectos: «la denegación de la licencia en tierra por parte de las autoridades locales puede tener lugar sólo con carácter individual y probablemente por razones imperiosas de orden público (artículo 6, 4)). Además, cualquier obstáculo administrativo a la licencia en tierra o la imposición de tasas o impuestos de cualquier tipo como condición para tener una licencia en tierra en un Estado parte en el Convenio constituye una violación del artículo 6, 1)». El párrafo 4 del artículo 6 del Convenio dispone que «ninguna de las disposiciones de este artículo será interpretada como una restricción al derecho de un Miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o su permanencia en él».

Pregunta B4, a) — *¿Plantea algún problema a los Miembros el requisito de admitir a los portadores del documento de identidad de los marinos a efectos de licencia temporal en tierra?*

Sí

No

Naturaleza del problema o comentarios de otra índole: _____

La norma 3.45 del anexo al Convenio para facilitar el trabajo marítimo internacional, 1965 (FAL) estipula que «no se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso en tierra». Ello no obstante, el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108 dispone que el Estado del puerto permitirá la entrada cuando tenga por fin una licencia temporal en tierra. Este artículo no excluye expresamente la posibilidad de que el permiso de entrada se conceda a través de la expedición de un visado, con tal de que se cumpla lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 6.

Pregunta B4, b) — *Si los visados de entrada se concediesen rápidamente y sin costos a los marinos portadores de un documento de identidad de la gente de mar que soliciten una licencia temporal en tierra, y salvo los casos excepcionales que contempla el párrafo 4 del artículo 6 del Convenio núm. 108:*

i) *¿Se consideraría que la exigencia de un visado en estas circunstancias es compatible con el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108?*

Sí

No

Comentarios: _____

⁸ Véanse los párrafos 78 y 79 del Informe reproducidos en el anexo II del presente informe.

ii) *Si se considera compatible, ¿permitiría un entendimiento en ese sentido superar cualquier problema planteado en respuesta a la pregunta B4, a)?*

Sí No

Comentarios: _____

Admisión para otros fines

En virtud del párrafo 2 del artículo 6 del Convenio núm. 108, los Miembros deben además permitir la entrada de los marinos portadores de un documento de identidad de la gente de mar, siempre que ese documento contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes, para los siguientes fines:

- el embarque en sus buques o el reembarque en otros buques;
- el pasaje en tránsito para embarcarse en sus buques en otros países o para ser repatriados;
- cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.

De conformidad con el párrafo 3 del artículo 6 del Convenio, los Miembros pueden condicionar el permiso de entrada a la presentación de pruebas satisfactorias acerca de las intenciones del marino y su capacidad para ponerlas en práctica. Además, los Miembros pueden limitar a un período razonable la estancia del marino. También es aplicable el párrafo 4 de dicho artículo, en virtud del cual, excepcionalmente, los Miembros pueden impedir la entrada en casos concretos.

Pregunta B4, c) — *¿Plantea algún problema a los Miembros el requisito de entrada — en las condiciones que figuran en la pregunta anterior — en relación con cualquiera de los fines mencionados en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio núm. 108?*

Sí No

Naturaleza del problema o comentarios de otra índole: _____

Pregunta B4, d) — *¿Cuáles podrían ser las consecuencias principales si un marino llegase a un puerto extranjero sin ser portador de un documento de identidad de la gente de mar válido y expedido de conformidad con el nuevo instrumento?*

— *¿Denegación de la licencia temporal en tierra?*

Sí No

— *¿Denegación de la entrada que tenga por fin el embarco en su buque o el reembarco en otro buque?*

Sí No

— *¿Denegación de tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación?*

Sí No

— *¿Otras consecuencias?*

Comentarios: _____

B5. Derecho general a que se reconozca el documento de identidad de la gente de mar

Uno de los principales fines del documento de identidad de la gente de mar es, sin duda, confirmar que el portador es efectivamente un marino. Sin embargo, el Convenio núm. 108 no consagra ese principio de manera expresa; en cambio, reconoce ciertos derechos específicos basados en dicho principio que son los que el marino puede invocar para bajar a tierra. Cabe observar que esos derechos no se aplican a los marinos que permanecen a bordo del buque, pero que esos marinos se hallan dentro de la jurisdicción territorial del Estado rector del puerto: por el tenor de discusiones celebradas en el ámbito de la OMI se colige que, a raíz de las reacciones provocadas por los ataques acaecidos el 11 de septiembre de 2001, los Estados rectores de puertos podrían considerar justificados, en ciertos casos, los controles de seguridad a bordo de los buques.

Pregunta B5 — *El nuevo instrumento debería enunciar en forma expresa el principio general de que las autoridades de los Estados rectores de puertos deben aceptar que los portadores de documentos de identidad de la gente de mar, que sean válidos y hayan sido expedidos por otras partes contratantes del nuevo instrumento, son efectivamente marinos, a menos que existan motivos claros para dudar, en casos concretos, de la buena fe del marino.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 7.1.

Comentarios: _____

C. LA FORMA QUE DEBE ADOPTAR EL NUEVO INSTRUMENTO (¿UN PROTOCOLO O UN NUEVO CONVENIO?) Y SU RELACIÓN CON EL CONVENIO NÚM. 108

Actualmente, el nuevo instrumento se concibe como un protocolo al Convenio núm. 108, pero la forma precisa que debe adoptar el instrumento será determinada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 91.^a reunión (junio de 2003). Puede suceder que en esa ocasión la Conferencia considere preferible que el nuevo instrumento adopte la forma de un convenio por el que se revise el Convenio núm. 108, de modo que esto permita la denuncia *ipso jure* de dicho Convenio cuando el nuevo instrumento entre en vigor para el Miembro de que se trate⁹. La resolución de esta cuestión dependerá en gran medida de la necesidad o no de liberar de ciertas obligaciones a las partes en el Convenio núm. 108. En consecuencia, las preguntas que figuran

⁹ De conformidad con el procedimiento habitual, no sería posible denunciar el Convenio núm. 108 hasta el 19 de febrero de 2011.

a continuación, que deberían ser objeto de consulta con los interlocutores sociales, se dirigen principalmente a los gobiernos de países que hayan ratificado o tengan la intención de ratificar el Convenio núm. 108. No obstante, la pregunta C2, b) concierne a todos los Estados Miembros.

Básicamente, las obligaciones contraídas en virtud del Convenio núm. 108 son de tres tipos:

- 1) la obligación de expedir documentos de identidad de la gente de mar de conformidad con las disposiciones de ese Convenio;
- 2) la obligación de aceptar los documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con el Convenio por otros Miembros que hayan ratificado el Convenio;
- 3) las obligaciones relativas a los derechos y facilidades que se mencionan en la parte B del presente informe.

C1. Obligación de expedir documentos de identidad de la gente de mar

A condición de cerciorarse de que el nuevo instrumento establezca los requisitos que deba reunir el documento de identidad de manera que queden incluidos en él todos los requisitos exigidos por el Convenio núm. 108, el documento de identidad de la gente de mar que se expida en virtud del nuevo instrumento también serviría de documento de ese género para los fines del Convenio núm. 108, pues dicho Convenio deja a cada Miembro la determinación de la forma y contenido precisos del documento y permite a los Miembros prescribir la inscripción en el documento de identidad de indicaciones no previstas (artículo 4, párrafos 6 y 7).

Pregunta C1 — *Deberían incorporarse en el nuevo instrumento, entre otras cosas, los requisitos establecidos por el Convenio núm. 108, en el sentido de que el documento de identidad de la gente de mar esté confeccionado con una materia resistente y presentado de tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible, así como los requisitos relativos a su contenido.*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

C2. Obligación de aceptar los documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con el Convenio por otros Miembros que lo hayan ratificado

A menos que haya sido liberado de esta obligación, todo país parte en el Convenio núm. 108 que ratificara el nuevo instrumento estaría obligado a expedir documentos de identidad de la gente de mar del nuevo tipo, y al mismo tiempo estaría obligado a reconocer la validez de documentos de identidad que sólo se ajusten a los requisitos prescritos en el Convenio núm. 108 cuando tales documentos hayan sido expedidos por Miembros que ratificaron el Convenio núm. 108 pero no ratificaron el nuevo instrumento.

Pregunta C2, a) — *¿El nuevo instrumento debería liberar a las partes en el Convenio núm. 108 que hayan ratificado el nuevo instrumento de la obligación de aceptar documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con el Convenio núm. 108?*

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Comentarios: _____

Si el nuevo instrumento incorporase los requisitos prescritos en el Convenio núm. 108, las partes en dicho Convenio podrían decidir voluntariamente que los documentos de identidad expedidos por ellas y los procedimientos pertinentes sean adaptados a los requisitos prescritos en el nuevo instrumento.

Pregunta C2, b) — *Con miras a que el nuevo instrumento pueda entrar rápidamente en vigor y pueda aplicarse en todo el mundo y habida cuenta del tiempo que suelen requerir los procedimientos de ratificación nacionales, el nuevo instrumento podría obligar a las partes, mientras no hayan ratificado el nuevo instrumento, a aceptar también los documentos de identidad expedidos por partes en el Convenio núm. 108, toda vez que se hayan cumplido los requisitos prescritos en dicho Convenio.*

Probablemente, la aceptación de las partes debería obtenerse en función de la reciprocidad.

Indique si está de acuerdo o en desacuerdo

Véase el anteproyecto, artículo 7.2.

Comentarios: _____

C3. Obligaciones relativas a los derechos y facilidades

Cabe esperar que cualquier dificultad con que tropiecen las partes en el Convenio núm. 108 respecto del cumplimiento de las obligaciones a que se ha hecho referencia en la parte B del presente cuestionario pueda resolverse mediante un entendimiento razonable, del tipo que se menciona en la pregunta B4, b).

Hasta que todos los Estados que han ratificado el Convenio núm. 108 hayan ratificado el nuevo instrumento, la relación entre las diversas partes será bastante compleja. Si se parte de la presunción de que el nuevo instrumento: i) mantendrá intactos los derechos y obligaciones establecidos en virtud del Convenio núm. 108 respecto de las partes en dicho Convenio, pero ii) alentará la utilización más amplia posible del nuevo documento de identidad de la gente de mar, y iii) promoverá el respeto de los derechos establecidos por el Convenio núm. 108, hipótesis todas ellas cuya validez dependerá de las respuestas que merezcan las preguntas que acaban de formularse, desde el punto de vista jurídico la situación podría ser la siguiente:

- a) las partes en el nuevo instrumento estarían obligadas a expedir los documentos de identidad de la gente de mar en la forma nueva;

- b) las partes en el nuevo instrumento estarían obligadas a aceptar documentos de identidad de la gente de mar expedidos en la forma nueva por otras partes contratantes (o, en aplicación del principio de reciprocidad, expedidos por partes en el Convenio núm. 108 mientras tales países todavía no hubieran ratificado el nuevo instrumento);
- c) las partes en el Convenio núm. 108 también estarían obligadas a aceptar el documento de identidad de la gente de mar en su forma nueva, toda vez que ese documento hubiera sido expedido por alguna otra parte contratante;
- d) las partes en el nuevo instrumento y en el Convenio núm. 108 estarían obligadas a aceptar el documento de identidad de la gente de mar en su forma *actual* toda vez que ese documento hubiese sido expedido por una parte en el Convenio núm. 108 que no hubiera ratificado el nuevo instrumento;
- e) las partes en el Convenio núm. 108 que no hubiesen ratificado el nuevo instrumento no podrían ser obligadas a aceptar un documento de identidad de la gente de mar expedido por un Estado que no fuere parte en ese Convenio (pues el nuevo instrumento no tendría fuerza obligatoria para ellas), pero podrían aceptar el documento sobre una base voluntaria;
- f) las partes en el nuevo instrumento y las partes en el Convenio núm. 108 estarían obligadas a conceder los derechos y facilidades prescritos en el artículo 6 del Convenio núm. 108, probablemente a reserva de poder convenir entre ellas ciertas modalidades.

En el caso de la denuncia *ipso jure* del Convenio núm. 108 (posibilidad que se menciona al principio de esta sección), cesaría la obligación de las partes en el nuevo instrumento de aceptar los documentos de identidad a que se refiere el apartado *d*) y las partes en el Convenio núm. 108 ya no tendrían la obligación de aceptar documentos de identidad expedidos por partes en el nuevo instrumento (véase el apartado *c*) del párrafo precedente).

D. OTRAS SUGERENCIAS O COMENTARIOS

.....

ANTEPROYECTO DE POSIBLES DISPOSICIONES

Las siguientes disposiciones (que figuran actualmente en este anteproyecto en forma de protocolo) han sido redactadas para ilustrar de qué modo podrían expresarse en términos jurídicos, en caso de que fueran aceptables, las propuestas y sugerencias enunciadas en el cuestionario. No responden a ninguna intención de formular propuestas concretas acerca del nuevo instrumento, que podría adoptar la forma de nuevo convenio. En consecuencia, sugerimos que todo comentario de carácter sustantivo acerca de las disposiciones se haga en relación con la pregunta pertinente que contiene el cuestionario.

Artículo 1

1. El presente Protocolo modifica ciertos aspectos del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (en adelante, «el Convenio»).

2. Todas las disposiciones del Convenio que son compatibles con las del presente Protocolo deberán aplicarse plenamente a cada Miembro para el cual esté en vigor el Protocolo.

3. A efectos del párrafo 2 del presente artículo y a reserva de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 7, toda referencia en el Convenio a un Miembro o territorio para el cual esté en vigor el Convenio deberá entenderse como referencia al Miembro o el territorio para el cual esté en vigor el presente Protocolo.

Artículo 2

1. El documento de identidad de la gente de mar al que se refiere este Protocolo deberá ser expedido por cada Miembro para el cual esté en vigor el Protocolo a cada uno de sus nacionales que sea un marino, de conformidad con el artículo 1 del Convenio y que haya formulado una petición para obtener ese documento.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 2 del Convenio, el documento de identidad de la gente de mar al que se refiere este Protocolo sólo podrá ser expedido a marinos que no sean nacionales del Miembro interesado cuando el marino:

- i) haya sido reconocido como refugiado por el Miembro o tenga esta condición en virtud de acuerdos internacionales, y haya solicitado u obtenido asilo en el territorio del Miembro, o
- ii) sea una persona apátrida o una cuya nacionalidad sea dudosa por falta de registros en el país del que se supone ser nacional, y le haya sido otorgado un permiso de residencia en el territorio del Miembro que le permita ser readmitido en ese territorio.

Artículo 3

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4 del Convenio, los documentos de identidad de la gente de mar que contempla el presente Protocolo deberán conformarse, en sus características físicas, forma y contenido, al modelo presentado en el anexo A-I del presente Protocolo.

2. Este modelo se basa en los criterios que se formulan en el artículo 4 del presente Protocolo. A condición de que se respeten las disposiciones de dicho artículo, el anexo puede ser enmendado por la Conferencia Internacional del Trabajo por una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. En la adopción de las enmiendas, la Conferencia deberá especificar la fecha en que entrarán en vigor, habida cuenta de la necesidad de dar suficiente tiempo a los Miembros para proceder a toda revisión que sea necesaria a nivel nacional de los documentos de identidad de la gente de mar y de los procedimientos correspondientes.

Artículo 4

1. El documento de identidad de la gente de mar será de formato sencillo, estará confeccionado con un material resistente y deberá incorporar la más reciente tecnología, al objeto de:

- i) impedir en la medida de lo posible toda manipulación o falsificación del documento y permitir la detección fácil de toda alteración, y
- ii) a condición de que esa tecnología sea generalmente accesible a los gobiernos al más bajo costo que sea compatible con la consecución eficaz del propósito enunciado en i).

2. El tamaño del documento de identidad de la gente de mar no excederá el de un pasaporte normal. Podrá contener páginas adicionales en blanco.

3. El documento de identidad de la gente de mar contendrá el nombre y título de la autoridad expedidora, la fecha y lugar de expedición y una declaración de que el documento es un documento de identidad de la gente de mar a efectos del presente Protocolo.

4. El documento de identidad de la gente de mar incluirá los detalles siguientes sobre su titular:

- a) nombre completo (nombres y apellidos);
- b) fecha y lugar de nacimiento;
- c) nacionalidad;
- d) características físicas;
- e) fotografía digital;
- f) firma del titular (o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar);
- g) fecha de expiración del documento otorgado inicialmente o de su prórroga más reciente;
- h) número de referencia.

5. Se podrá exigir que el documento de identidad de la gente de mar contenga además una plantilla u otra representación biométrica del titular, a condición de que se satisfagan las condiciones siguientes:

- i) que los datos biométricos puedan ser captados sin invadir la vida privada de las personas ni ofender su dignidad;
- ii) que la gente de mar tenga el derecho de negarse a proporcionar datos biométricos y, en cambio, pueda autenticar su identidad mediante la presentación del pasaporte nacional;
- iii) que el equipo necesario para suministrar y verificar los datos biométricos sea de fácil utilización y, en general, accesible para los gobiernos a bajo costo, y
- iv) que el equipo pueda hacerse funcionar con comodidad a bordo de los buques, en los puertos y en otros lugares donde se proceda normalmente a verificar la identidad.

6. Además de los datos antes mencionados, el documento podrá constar del título y los correspondientes espacios en blanco para que la autoridad expedidora nacional pueda inscribir todos los detalles prescritos por las leyes o reglamentos nacionales, comprendidos los acuerdos internacionales en que sea parte el Estado de que depende la autoridad expedidora.

7. Todos los datos inscritos o registrados en el documento serán de lectura visual y también, en la medida de lo posible, de lectura electrónica.

Artículo 5

1. Todo Miembro deberá asegurarse de que se recopilen las referencias a cada documento de identidad de la gente de mar que se haya expedido en una base de datos electrónica. Esta base de datos deberá ser accesible en todo momento a las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de todos los Miembros para los cuales esté en vigor el presente Protocolo.

2. La información que contengan las referencias se limitará a los datos que sean esenciales para ayudar a verificar el documento de identidad de la gente de mar o el estatuto del marino. Estos datos han de ser compatibles con el derecho a la vida privada de cada marino y figuran en el apéndice A-II del presente Protocolo, que podrá ser enmendado por la Conferencia Internacional del Trabajo tal como contempla el párrafo 2 del artículo 3 anterior, habida cuenta de la necesidad de dar suficiente tiempo a los Miembros para proceder a la revisión de sus bases de datos nacionales que estimen necesaria.

3. Todo Miembro deberá designar un centro de coordinación nacional responsable de responder, respecto de cualquier documento de identidad de la gente de mar expedido por sus autoridades competentes, a las indagaciones de las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de los Miembros para los cuales esté en vigor el presente Protocolo.

Artículo 6

1. La Conferencia Internacional del Trabajo, por mayoría de dos tercios de los votos de los delegados presentes, podrá adoptar requisitos mínimos y prácticas recomendadas respecto de los procedimientos para la expedición de documentos de identidad de la gente de mar, comprendidos los procedimientos de control de calidad.

2. A intervalos decididos por la Conferencia o por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, todo Miembro deberá proceder a la evaluación de dichos procedimientos habida cuenta de los requisitos mínimos y las prácticas recomendadas. Deberá incluir una copia de los procedimientos nacionales en vigor, comprendidos los procedimientos de control de calidad, y de cada informe de evaluación en las memorias que someta de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo. También deberá poner copias a disposición de otros Miembros para los cuales esté en vigor el presente Protocolo, a condición de no incluir en dichas copias ningún material de carácter confidencial.

3. Todo Miembro podrá condicionar su reconocimiento de los documentos de identidad de la gente de mar expedidos por otro Miembro al cumplimiento por el mismo de los requisitos mínimos a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo.

Artículo 7

1. A reserva de las disposiciones que figuran en el párrafo 3 del artículo 6, todo marino que posea un documento de identidad de la gente de mar que sea válido y haya sido expedido de conformidad con las disposiciones del presente Protocolo por un Miembro para el cual esté en vigor el Protocolo, será reconocido en calidad de marino a los efectos del Convenio, salvo que existan buenas razones para dudar, en casos concretos, de la *bona fide* del portador del documento de identidad.

2. Todo Miembro que sea parte en el Convenio y esté tomando medidas, de conformidad con el párrafo 5 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, con miras a la ratificación del presente Protocolo, podrá informar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo de su intención de aplicar el Protocolo con carácter provisional. Todo documento de identidad de la gente de mar expedido por un Miembro en esas condiciones será considerado, a efectos del párrafo 1 del presente artículo y del párrafo 2 del artículo 1 anterior, como si fuera un documento expedido en virtud del Protocolo, a condición de que cumpla los requisitos exigidos en los artículos 4 a 6 del presente Protocolo y de que el Miembro interesado acepte documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con este Protocolo.

ANEXO A-I

El documento de identidad de la gente de mar, cuya forma y contenido se presentan a continuación, deberá consistir de X número de páginas encuadernadas con tapas duras. Las páginas serán de papel blanco, de X centímetros de largo, X centímetros de ancho y por lo menos X milímetros de grosor. Las tapas podrán ser de cualquier materia y color y podrán contener cualquier texto que corresponda a los propósitos del documento de identidad de la gente de mar. Los datos que aparecen sombreados en el modelo de la primera página estarán recubiertos de materia plástica (plastificación) que reúna las especificaciones siguientes: El material utilizado deberá respetar las normas ISO para tarjetas de identificación.

Documento de identidad de la gente de mar

(expedido a efectos del Protocolo al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108))

- I. Nombre de la autoridad expedidora:
- II. Fecha y lugar de expedición:
- [Fotografía digital del marino]
- a) nombres y apellidos completos del marino:
- b) fecha y lugar de nacimiento:
- c) el marino es nacional del Estado expedidor , refugiado , residente apátrida
- d) características físicas del marino:
- e) firma del marino (o huellas dactilares del pulgar si el portador no sabe firmar):
- f) fecha de expiración del documento:
- g) número de referencia:

h) plantilla biométrica:

Otros pormenores:

.....

[Sello oficial de la autoridad expedidora]

Explicaciones de los datos

Las rúbricas que figuran más arriba pueden ser traducidas al idioma/idiomas del país expedidor. Estarán precedidas en todos los casos por el número romano o letra del alfabeto correspondiente. El texto correspondiente a cada rúbrica puede ir acompañado, si ha lugar, de una traducción o de traducciones en inglés, francés o español.

La información que figure en el documento deberá tener las siguientes características:

I. Autoridad expedidora: deberá consistir, por ejemplo, del código ISO del país de expedición y del nombre y apellido, así como el título, del funcionario expedidor.

II. Fecha y lugar de expedición: la fecha se inscribirá utilizando dos dígitos de la numeración arábiga en la forma día/mes/año, por ejemplo 31/ 12/ 77. Se escribirá el nombre del lugar tal como figura en el pasaporte nacional.

Tamaño de la fotografía: yyXzz (mínimo)

yyXzz (máximo)

a) nombre y apellido completo del marino: primero se inscribirá el apellido, seguido de los nombres del marino;

b) fecha y lugar de nacimiento: la fecha deberá inscribirse utilizando dos dígitos de la numeración arábiga en la forma día/mes/año. El lugar deberá escribirse tal como figura en el pasaporte nacional;

c) datos sobre nacionalidad: deberá marcarse una cruz en el cuadrado correspondiente al caso en que se halle el marino.

d) características físicas: por ejemplo, toda característica visible que pueda ser útil para identificar al marino;

e) [firma]

f) fecha de expiración: la fecha deberá inscribirse utilizando dos dígitos de la numeración arábiga en la forma día/mes/año;

g) número de referencia: código ISO del país de que se trate, seguido de un número de serie;

h) plantilla biométrica: [debe corresponder a especificaciones precisas].

La sección titulada «Otros pormenores» que figure en la primera página del documento deberá utilizarse, si ha lugar, para inscribir datos prescritos por la legislación nacional.

Cada una de las demás páginas del documento estará numerada correlativamente (a partir del número 2) y llevará el siguiente encabezamiento:

«SELLOS Y ANOTACIONES OFICIALES RELATIVOS A LA ADMISION EN DIVERSOS PAISES»

Ese encabezamiento podrá ser traducido a otro(s) idioma(s).

El sello oficial de la autoridad expedidora se estampará al pie de la primera página. Las demás páginas estarán en blanco.

ANEXO A-II

Base de datos electrónica

Los detalles que se proporcionarán respecto de cada referencia registrada en la base de datos electrónica mantenida en funciones por cada Miembro de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 5 del presente Protocolo serán los siguientes:

1. Autoridad expedidora mencionada en el documento de identidad.
2. Nombres y apellidos completos del marino tal como figuren en el documento de identidad.
3. Número de referencia del documento de identidad.
4. Fecha de expiración del documento de identidad.
5. Plantilla biométrica que figure en el documento de identidad.

ANEXOS

ANEXO I

CONVENIO NÚM. 108

CONVENIO RELATIVO A LOS DOCUMENTOS NACIONALES DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR *

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 29 de abril de 1958 en su cuadragésima primera reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al reconocimiento recíproco o internacional de una tarjeta nacional de identidad de la gente de mar, cuestión que constituye el séptimo punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha trece de mayo de mil novecientos cincuenta y ocho, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958:

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

2. En caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesadas.

Artículo 2

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá, a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un documento de identidad de la gente de mar conforme a las disposiciones del artículo 4 de este Convenio. Sin embargo, en caso de que no sea posible otorgar tal documento a ciertos grupos especiales de gente de mar, el Miembro podrá otorgar en su lugar un pasaporte que indique que su titular es marino; este pasaporte surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar a los fines del presente Convenio.

2. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá, a petición de los interesados, otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio.

* Nota del editor: Este Convenio entró en vigor el 19 de febrero de 1961.

Artículo 3

El documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular.

Artículo 4

1. El documento de identidad de la gente de mar será de formato sencillo, estará confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible.

2. El documento de identidad de la gente de mar contendrá el nombre y el título de la autoridad que lo otorgue, la fecha y lugar de otorgamiento y una declaración de que constituye un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del presente Convenio.

3. El documento de identidad de la gente de mar contendrá los datos siguientes relativos al titular:

- a) nombre completo (nombres y apellidos);
- b) fecha y lugar de nacimiento;
- c) nacionalidad;
- d) características físicas;
- e) una fotografía; y
- f) la firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.

4. Cuando un Miembro extienda a un marino extranjero un documento de identidad de la gente de mar no será necesario que figure en el mismo ninguna declaración relativa a la nacionalidad, y tampoco será prueba concluyente de la nacionalidad la declaración que figure a ese respecto.

5. Cualquier limitación en cuanto al período de validez de un documento de identidad de la gente de mar deberá indicarse claramente en el mismo.

6. A reserva de las disposiciones de los párrafos anteriores, el Miembro que otorgue el documento de identidad de la gente de mar determinará la forma y contenido precisos del documento, previa consulta a las organizaciones de armadores y de marinos interesadas.

7. La legislación nacional podrá prescribir la inscripción de otras indicaciones en el documento de identidad de la gente de mar.

Artículo 5

1. Cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido y otorgado por la autoridad competente de un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio será readmitido en dicho territorio.

2. El interesado deberá asimismo ser readmitido en el territorio en cuestión durante un período de por lo menos un año a partir de la fecha, si la hubiera, en que expire la validez del documento de identidad de la gente de mar de que sea titular.

Artículo 6

1. Todo Miembro permitirá la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio a cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque.

2. Cuando el documento de identidad de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes, todo Miembro permitirá, además, la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio de cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin:

- a) el embarco en su buque o el reembarco en otro buque;
- b) el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación;
- c) cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.

3. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá exigir pruebas, incluso instrumentales, al marino, al armador o su agente, o al cónsul interesado, acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para ponerlas en práctica, antes de permitirle la entrada en su territorio para uno de los fines especificados en el párrafo anterior. El Miembro podrá, además, limitar la estancia del marino a un período que sea razonable teniendo en cuenta su fin.

4. Ninguna de las disposiciones de este artículo será interpretada como una restricción al derecho de un Miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o la permanencia en él.

Artículo 7

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 8

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 9

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 10

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 11

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la

Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Artículo 12

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

Artículo 13

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 9, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 14

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

ANEXO II

COMENTARIOS PRESENTADOS POR LA COMISIÓN DE EXPERTOS EN APLICACIÓN DE CONVENIOS Y RECOMENDACIONES SOBRE EL CONVENIO NÚM. 108¹

Aplicación del Convenio sobre documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)

73. El examen de las memorias de los gobiernos y de los documentos de identidad ha revelado en algunos casos una falta de conocimiento en cuanto a la finalidad del documento de identidad, y a los derechos y responsabilidades que su expedición entraña.

74. La Comisión es consciente de que las reglamentaciones en materia de inmigración son restrictivas en muchas regiones y de los problemas concretos que ello puede ocasionar a la gente de mar, incluidos aquellos que están en posesión de documentos de identidad expedidos con arreglo al Convenio.

1. Finalidad y especificidad del documento de identidad

75. El documento expedido de conformidad con este Convenio, con independencia de la forma elegida (tarjeta o folleto), es un documento de identidad de la gente de mar; no es un pasaporte. El artículo 4, 2), del Convenio exige que el documento contenga una declaración de que constituye un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del presente Convenio. A diferencia de un pasaporte, que es un documento nacional, cuya expedición (o denegación), uso, posesión y restitución, se rigen por la legislación nacional, el documento de identidad de la gente de mar es expedido por una autoridad nacional en virtud de un convenio internacional. Por consiguiente, son las disposiciones del Convenio las que rigen todos los aspectos del documento de identidad, salvo que se prevea de otra manera en el Convenio. El documento de identidad de la gente de mar no puede estar subordinado a la legislación nacional, en particular en lo que concierne, entre otras cosas, a los pasaportes, a los documentos de viaje y a los documentos de salida.

76. En casos excepcionales, en los que no es factible la expedición del documento para grupos especiales de gente de mar, el Miembro puede expedir un pasaporte, con la indicación de que su titular es gente de mar, en cuyo caso «este pasaporte surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar a los fines del presente Convenio» [artículo 2, 1)]. De este modo, en circunstancias excepcionales, un pasaporte puede convertirse en un documento de identidad de la gente de mar, pero nunca puede ocurrir lo contrario.

77. El documento de identidad no es un documento de viaje *per se* y cualquier decisión adoptada por la autoridad nacional de incluir espacios en blanco para anotaciones en relación con la finalidad establecida en el artículo 6, 2) — embarco en el buque, tránsito, repatriación — no puede alterar el hecho de que el documento siga siendo un documento de identidad de la gente de mar, y no un pasaporte. Por consiguiente, la Comisión considera que debería suprimirse toda referencia al documento como un «pasaporte».

78. El fin primordial del documento es facilitar la licencia temporal en tierra para la gente de mar, mediante un documento de identidad reconocido recíprocamente. Este es el mínimo compromiso de los Estados parte. Cuando el documento se utiliza para una licencia temporal en tierra, tal y como prevé el artículo 6, 1), del Convenio, funciona como una tarjeta de identidad y como una tarjeta de desembarco, siendo el único documento de identidad requerido para tal efecto. En muchos casos, los buques están en el mar durante largos períodos y la denegación de

¹ OIT: Informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, Informe III (Parte 1A), Conferencia Internacional del Trabajo, 87.ª reunión, 1999.

la licencia en tierra se traduciría en serias dificultades y en privaciones intolerables para la gente de mar que debe permanecer a bordo cuando el buque se encuentra en el puerto, debido a la falta de los documentos de viaje que normalmente se exigen a los visitantes extranjeros. La licencia en tierra debe ser considerada, por tanto, como una forma excepcional de entrada temporal, en reconocimiento de la especificidad de la condición de gente de mar, debido al carácter especial de su profesión. Es excepcional, tanto temporalmente (limitado a una breve escala del buque en el puerto) como espacialmente (limitado, con frecuencia, a desplazamientos dentro del área del puerto).

79. Según los términos del Convenio, la denegación de la licencia en tierra por parte de las autoridades locales puede tener lugar sólo con carácter individual y probablemente por razones imperiosas de orden público (*artículo 6, 4*). Además, cualquier obstáculo administrativo a la licencia en tierra o la imposición de tasas o impuestos de cualquier tipo como condición para tener una licencia en tierra en un Estado parte en el Convenio constituye una violación del *artículo 6, 1*). La Comisión recuerda también que la finalidad del documento de identidad se refiere sólo a las condiciones de entrada, tal y como prevé el *artículo 6*, y de readmisión al territorio que lo expide, de conformidad con el *artículo 5*; no se refiere a la salida. Además, si bien no es éste un fin declarado del Convenio, la Comisión es consciente de que, en la práctica, la posesión del documento de identidad es a menudo un requisito previo para concluir un contrato de trabajo marítimo.

2. *Forma y contenido del documento de identidad*

80. Los datos mínimos que el documento debe contener están consignados en el *artículo 4, 3*), y pueden ser incluidos en una tarjeta, como es práctica en algunos países. La Comisión recuerda que el documento de identidad no había tendido nunca a sustituir al pasaporte nacional como documento de viaje internacional. Recuerda también que, a través de los trabajos preparatorios, se hace referencia al documento como una «tarjeta de identidad nacional» de la gente de mar. Ultimamente, se había rechazado el requisito inicial de las páginas numeradas (o páginas simplemente) y de los espacios en blanco para las entradas adicionales. Las anotaciones a los fines que no sean los de una licencia temporal en tierra (es decir, sellos de entrada, visas) dependen de si la autoridad que los expide ha dejado espacios en blanco para esas entradas (*artículo 6, 2*). Por estas razones, no se exige que el documento sea un documento de viaje, aunque puede serlo, según la forma elegida por la autoridad que lo expide.

81. Al recordar la finalidad del documento de identidad y los requisitos en cuanto a su forma, la Comisión considera que la colocación de sellos de entrada o de visas en el documento y que su utilización para la admisión inmigratoria, o como documento de viaje para pasar las fronteras internacionales, son cuestiones independientes y subsidiarias.

3. *Derecho al documento de identidad*

82. Se exige al Estado parte en el Convenio que expida el documento de identidad a sus nacionales que son gente de mar, independientemente del pabellón del buque en el que están contratados. Esto trae a un primer plano la condición del ciudadano como gente de mar, y, por tanto, el derecho al documento de identidad.

83. En el *artículo 1, 1*), las palabras «gente de mar» se utilizan en un contexto amplio y casi genérico, para significar, *a priori*, el personal a bordo cuando el buque está en el mar. Esta visión de la gente de mar es lógica y se atiene al *fin* esencial del Convenio: permitir a la gente de mar la licencia en tierra. En consecuencia, el concepto de gente de mar, tal y como se establece en el párrafo 1 del artículo, ha de entenderse en términos de un análisis funcional y, como regla general, que puede tener excepciones, los miembros de la tripulación son gente de mar.

84. La condición de gente de mar no se ve afectada por períodos de desempleo; corresponde más bien a la propia naturaleza de la profesión que la gente de mar esté desempleada entre dos contrataciones marítimas. El *artículo 2, 2*), autoriza, pero no exige a la autoridad la expedición del documento de identidad a la gente de mar inscrita en una oficina de empleo. Así, la

gente de mar a quien se le haya expedido un documento de identidad sigue manteniendo el documento durante los períodos de desempleo.

85. El Convenio permite, pero no exige, que un Estado parte expida documentos de identidad a la gente de mar extranjera.

4. Expedición y posesión del documento de identidad

86. Tal y como prevé el *artículo 2, 1)*, la gente de mar que sea nacional solicitará, en su calidad personal, el documento de identidad. En este sentido, la Comisión observa con preocupación la práctica de algunos Estados que exigen a los nacionales la solicitud del documento de identidad a través de un armador nacional, impidiendo, de este modo, efectivamente, que la gente de mar entable una relación de empleo directa con un armador extranjero. En tales situaciones, los armadores locales o las administraciones marítimas contratan a la gente de mar y luego la subcontratan a armadores extranjeros.

87. Además, algunos textos legislativos/reglamentarios nacionales prevén la denegación administrativa de la expedición de documentos de identidad o su revocación — al parecer, sin el debido proceso o recurso — a las personas a las que se «prohíbe legalmente» el trabajo en buques o a aquellos «para quienes existan razones para la denegación de la expedición de un pasaporte». Al respecto, la Comisión toma nota con preocupación de que la denegación de expedición de los documentos priva a la gente de mar del derecho al trabajo.

88. Los términos del *artículo 3* estipulan que el documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular. Las prácticas que implican la entrega del documento al armador, a las autoridades estatales del puerto durante la licencia en tierra, o a la autoridad que lo expide entre las contrataciones, están en contradicción con el Convenio. La expedición del documento constituye el reconocimiento, por parte de la autoridad que lo expide, de que el titular es gente de mar, y como tal, tiene el derecho de seguir en posesión del documento de identidad y de utilizarlo a los fines establecidos en los *artículos 5 y 6*. Tanto para extranjeros como para nacionales, la expedición del documento de identidad de la gente de mar confiere un derecho de readmisión en el territorio que lo expide durante un período de un año posterior a la expiración del documento (*artículo 5*).

5. Utilización del documento de identidad

89. La Comisión pone de relieve que la utilización del documento de identidad es distinto y debe seguir estando dissociado de los criterios de derecho, de las condiciones de expedición y del derecho de posesión continua. Que el documento pueda ser utilizado con otros fines que el de licencia en tierra dependerá de la forma adoptada por la autoridad que lo expide, previas consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar.

90. En relación con la finalidad del documento y su utilización, la Comisión considera que es fundamental distinguir entre *entrada, admisión y viaje*. La entrada tiene lugar una vez que el buque se encuentra en aguas territoriales del Estado. Cuando el buque mercante está en el puerto, la tripulación ya ha entrado en el territorio del Estado y está técnicamente sujeta a su jurisdicción territorial. Este principio está bien establecido en el derecho internacional, si bien, en la práctica, en lo que atañe a la mayoría de las situaciones a bordo del buque que no afectan directamente al puerto del Estado, se abstendrá de ejercer su jurisdicción sobre el buque. Por consiguiente, la licencia en tierra es más un reconocimiento convencional del principio de jurisdicción, según el cual la gente de mar está presente temporalmente en el territorio, que una forma de admisión inmigratoria. Es por esta razón que no se requiere que el documento de identidad tenga espacios en blanco para sellos de entrada o visas. El documento no está concebido, en su esencia, para «admisión» o «viaje internacional», sino sólo para la identificación de la gente de mar, a los efectos de facilitar la licencia temporal en tierra. Sin embargo, cuando existen en el documento espacios en blanco para anotaciones, constituye evidentemente una obligación para el Estado parte de la autorización de la entrada en su territorio para los demás fines establecidos en el *artículo 6, 2)* (embarco, tránsito, repatriación).

ANEXO III

INFORME DE LA REUNIÓN DE CONSULTA SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA DOCUMENTACIÓN DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR (GINEBRA, 9-10 DE MAYO DE 2002)

La Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar tuvo lugar en Ginebra del 9 al 10 de mayo de 2002. Los miembros elegidos para constituir la Mesa fueron los siguientes:

Presidente:	Sr. Georg T. Smefjell (miembro gubernamental, Noruega)
Vicepresidentes y portavoces:	Sr. Joe Cox (miembros armadores, Estados Unidos); Sr. Brian Orrell (portavoz del Grupo de la Gente de Mar, Reino Unido); Capitán Douglas Bell (miembro gubernamental, Bahamas).

En el apéndice 1 figura la lista de los participantes.

La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Secretaria General de la Reunión, hizo declaraciones preliminares. Recordó que en su reunión de marzo de 2002 el Consejo de Administración de la OIT, a raíz de las discusiones celebradas por el Grupo de trabajo interperíodos del Comité de Seguridad Marítima (ISWG), de la Organización Marítima Internacional (OMI), y del intercambio de cartas entre el Secretario General de la OMI y el Director General de la OIT, había decidido convocar la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar. Hizo observar que todas las personas presentes en la Reunión tenían conocimiento de las terribles circunstancias que justificaban el urgente examen de todas las cuestiones relativas a la seguridad por las Naciones Unidas y sus organismos especializados; una de ellas versaba sobre las facilidades acordadas a la gente de mar por los Estados de acogida y sobre la documentación que fuese más apropiada con objeto de que aquellas facilidades fueran compatibles con los requisitos necesarios para asegurar la seguridad nacional. La Sra. Doumbia-Henry hizo valer que era necesario lograr un equilibrio entre los imperativos de facilitar el comercio y de garantizar la seguridad, de manera que no se socavaran irremediablemente las bases económicas y sociales del bienestar tanto individual como colectivo. A continuación, presentó el documento de información preparado por la Oficina a los efectos de la Reunión¹.

El experto gubernamental de Estados Unidos dio a conocer la posición de su país sobre la cuestión evocada en una nota presentada a la Organización Marítima Internacional² (véase apéndice 2).

Hizo hincapié en que Estados Unidos deseaba que la cuestión fuese resuelta satisfactoriamente por la OIT y puntualizó que su Gobierno no había sometido la nota a la OMI con la intención de que la cuestión fuese considerada fuera del ámbito de la OIT. Explicó el significado de algunos de los términos utilizados en la nota, sobre todo los que se refieren a la «identificación positiva y verificable» y a los «modelos biométricos». Debía entenderse por «positiva» la identificación del titular del documento como la persona a quien se hubiera expedido éste; la

¹ OIT: *Documento de información*, Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar, Ginebra, 9-10 de mayo de 2002 (doc. CMISS/2002/BR).

² OMI: *Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo. Identificación de la gente de mar*, documento presentado por los Estados Unidos, Comité de Seguridad Marítima, 75.º período de sesiones, Londres, 2002.

noción de identificación «verificable» significaba que la autenticidad del documento podría verificarse remitiéndose a la fuente. Una plantilla biométrica era la representación de un dato biométrico bruto, por ejemplo, de una huella digital o de una fotografía, mediante la transcripción y codificación numérica de los elementos que componen a éste. La utilización de la plantilla impedía la reconstitución de los datos biométricos iniciales mediante una inversión del proceso de transcripción.

Los expertos gubernamentales expresaron diversas opiniones sobre los asuntos en discusión. En términos generales, coincidieron en que el documento de identidad debería tener las características siguientes: expedición por las autoridades del país cuya nacionalidad posee el marino (prestandose atención a la situación de los refugiados); imposibilidad de falsificarlo o adulterarlo; utilización exclusiva con fines de identificación, para facilitar el movimiento de los marinos con motivo de su licencia temporal en tierra o su traslado de un buque a otro, o en relación con el bienestar de los interesados. Algunos expertos gubernamentales sugirieron que podría ser útil que las autoridades portuarias sellaran el documento en casos de abandono. Además, muchos expertos indicaron que en el documento de identidad no deberían figurar menciones relativas a la educación o salud de los interesados.

Ciertos expertos gubernamentales sugirieron que el documento no debería reemplazar al pasaporte, pero sostuvieron que podría utilizarse sin que se exigiera un visado. A juicio de uno de los países participantes, el documento de identidad de los marinos debería ser independiente de toda otra forma de identificación. En lo que concierne a los visados, un experto hizo observar que convendría que los expertos gubernamentales consultasen a las autoridades de inmigración de sus respectivos países acerca de cuáles serían los requisitos necesarios para que el documento de identidad bastara para permitir la entrada en su país sin que se exigiera una visa.

Algunos expertos gubernamentales aludieron al Acuerdo de Schengen y plantearon la conveniencia de que se tomaran en consideración los efectos de tales acuerdos regionales. Hubo expertos que señalaron la importancia de que el documento de identidad fuese mejor que los que los marinos utilizaban en la actualidad. Otros expertos hicieron resaltar que las nuevas disposiciones que pudieran adoptarse en lo que concierne a la identificación de los marinos no debieran contribuir a que se diluyeran los fines del Convenio núm. 108 de la OIT. A juicio de otro experto, el nuevo Convenio que se adoptase debería establecer una clara diferencia entre la gente de mar empleada en la navegación de ultramar y los marinos que ejercen su actividad dentro de las aguas territoriales del Estado.

Los expertos gubernamentales procedieron a un intercambio inicial de opiniones sobre el formato y contenido del nuevo documento propuesto. Fue mencionada la necesidad de codificar la información de base en caso de adoptarse un documento cuya lectura debiera hacerse por máquina, pero se aclaró que el documento podría ser una tarjeta electrónica o de control visual. Se hizo observar que la producción del documento no debería exigir la utilización de ninguna tecnología particular, dado que era preciso que el sistema pudiera modificarse.

Los expertos gubernamentales también señalaron la necesidad de tomar en consideración las leyes y reglamentos nacionales sobre derecho a la privacidad. Algunos expertos hicieron observar que tenían reservas acerca de la utilización de modelos biométricos, sobre todo en cuanto a su compatibilidad con las leyes y reglamentos nacionales de sus países. Otro experto consideraron que podía aceptarse el recurso a algunos modelos biométricos. Los expertos dejaron constancia de que era necesario mostrar comprensión y confianza y que, en especial, era preciso comprender los sistemas vigentes en otros países para que cundiera la confianza. Numerosos expertos tomaron nota de que era preciso instituir algún sistema de control. Respecto de la supervisión, algunos expertos sugirieron que se considerara la posibilidad de adoptar sistemas como el de la Lista Blanca, de la OMI, el de auditoría, de la OACI, u otros métodos en vigor. Además, un experto sostuvo que debería establecerse un sistema de intercambio de informaciones que acompañase al de supervisión o vigilancia, e instó a que previera los intercambios de información en materia de verificación cada vez que fuese oportuno.

A pesar de que los expertos gubernamentales no creían que los gobiernos debiesen sufragar el costo de la expedición de nuevos documentos de identidad, hicieron observar que ese asunto debería ser objeto de discusiones entre los interlocutores sociales. Algunos expertos hicieron valer que la cuestión del costo de un documento de identidad era comparable a la que se plan-

teaba en relación con la expedición de un pasaporte. Un experto señaló que habría que pagar por la expedición de un documento de identidad, a similitud de lo que ocurría para obtener un pasaporte. Reconocieron, sin embargo, que el costo de la recaudación podía ser superior al valor de lo que se recaudase.

La posición de los miembros armadores se dio a conocer en una comunicación escrita (véase apéndice 3).

Los armadores apoyaron la formulación de un nuevo instrumento en el que se pusieran al día las disposiciones del Convenio núm. 108 para tratar asuntos preocupantes relacionados con la seguridad marítima y, con ese objeto, prescribir formas de identificación positiva y verificable de los marinos sin dejar de facilitar el movimiento del comercio internacional.

Sin embargo, los armadores hicieron resaltar la importancia de no perder de vista el propósito principal de los documentos de identidad de la gente de mar tal como lo establecía el artículo 6 del Convenio núm. 108. Ahí se disponía la provisión de un medio gracias al cual los marinos podían evitar la necesidad de solicitar visados para entrar en el territorio de un Estado miembro, fuere para disfrutar de una licencia temporal en tierra o para transitar por territorio extranjero con objeto de embarcarse en un buque o ser repatriados. En beneficio del comercio internacional y en pro del bienestar de los marinos — que a menudo pasaban mucho tiempo a bordo de los buques en pleno mar — los armadores creían que era importante reiterar ese principio básico en el nuevo instrumento que se adoptara y seguir reconociendo la naturaleza especial de la profesión de marino.

Los armadores declararon que mientras no existiera un documento de identidad que pudiera exigirse, los Estados Miembros deberían conservar su facultad discrecional de autorizar la entrada de marinos exclusivamente mediante la presentación de pasaportes. Pusieron de relieve que en el nuevo instrumento debería disponerse con toda claridad que la ausencia de un documento de identidad para marinos no podría invocarse como causa de su detención por las autoridades de control portuario.

Los armadores presentaron en detalle los diversos puntos que habían formulado por escrito en su comunicación, en respuesta a las preguntas específicas que contenía el documento de información presentado por la Oficina³.

Los expertos designados por la gente de mar presentaron sus opiniones en una declaración que hizo su portavoz (véase apéndice 4) y en una respuesta colectiva (véase apéndice 5) a las preguntas formuladas por la Oficina en su documento de información.

Con respecto a las ventajas que resultarían de la existencia de un documento internacional de identidad para marinos, indicaron que sería útil disponer de tal documento si las características de éste se normalizaran, pero que sería preferible que su expedición incumbiera a las autoridades nacionales en lugar de encomendarla a algún organismo internacional. Sería ventajoso que la tarjeta de identidad sirviera de visado de uso universal y facilitara sus viajes y sus licencias temporales en tierra, así como sus movimientos en tránsito con objeto de embarcarse o de ser repatriados. Dicha tarjeta debería utilizarse en las zonas portuarias y los movimientos de los titulares no deberían limitarse indebidamente. Agregaron que la posesión de tal documento debería bastar para que los visados sólo se exigieran en circunstancias excepcionales. Por otra parte, insistieron en que las tarjetas de identidad no deberían utilizarse para consignar datos sobre formación, certificados, exámenes médicos u otros asuntos. Subrayaron que los marinos no deberían tener que sufragar el costo de los documentos.

Al referirse a la información que debería contener el documento, los expertos designados por la gente de mar pusieron de relieve que no debería ser otra que la que prescribe el Convenio núm. 108, es decir, los nombres y apellidos completos, la fecha y lugar de nacimiento, la nacionalidad, las características físicas, una fotografía y la firma (o la impresión del pulgar cuando el titular no supiera firmar). Declararon que les preocupaba en alto grado la necesidad de salvaguardar la protección de los datos, de la privacidad y de los derechos humanos. Instaron a que el documento de identidad pudiera ser leído por máquina y se opusieron firmemente a que contuviera ninguna información encubierta, insertada en bandas magnéticas o microplaquetas. Indi-

³ *Op. cit.*

caron que les causaba recelo la posible inclusión de datos biométricos, pero que esperaban recibir más información acerca de ese asunto. Además, los expertos de la gente de mar instaron a que se examinaran otras formas de inviolabilidad, como ser el laminado, el diseño en colores y la inserción de marcas ultravioleta en los documentos.

En lo que concierne a la verificación, los expertos de la gente de mar opinaron que deberían crearse bases de datos en cada país con objeto de poder comprobar la autenticidad de los documentos; habría que añadir a esto la posibilidad de realizar consultas por Internet. Era esencial tomar disposiciones para garantizar que en esas bases de datos se respetaran los datos consignados, la privacidad y los derechos humanos; deberían designarse funcionarios nacionales de coordinación encargados de proceder a las verificaciones. Convinieron en que podrían publicarse los detalles de documentos falsos. En cada país con marinos de esa nacionalidad debería crearse un centro nacional de coordinación al que los Estados rectores de puertos o los Estados de tránsito pudieran dirigirse para obtener rápidamente la información adicional que necesitaran para verificar la veracidad de los documentos de identidad. Señalaron que estarían dispuestos a aceptar que se instituyera una Lista Blanca equivalente al sistema previsto en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), de la OMI; también estarían a favor de un sistema de control similar al que se había incorporado a ese convenio con motivo de su revisión. Asimismo, aceptarían la institución por la OIT de un sistema de control comparable al que había establecido la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que vendría a completar los mecanismos regulares de control vigentes en la OIT.

La representante de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados declaró que, en lo que concierne a los refugiados, el documento de identidad debería contener la información prevista en la Convención sobre el estatuto de los refugiados, 1951, y mencionar la calidad de refugiado del titular. Recordó que, a solicitud de la OIT, se había incluido en esa Convención una disposición (artículo 11) relativa a los marinos refugiados. También hizo referencia al estatuto de los solicitantes de asilo y los apátridas. A su juicio, era el Estado que hubiese concedido asilo a un marino el que debería expedirle un documento de identidad en el que ese Estado figurase como país del interesado.

La Reunión no adoptó conclusiones que comprometieran a los participantes pero de ella se desprendieron algunas conclusiones compartidas. Los expertos de gobiernos, armadores y gente de mar coincidieron en que convenía mejorar la identificación de los marinos en forma tal que éstos pudieran moverse con mayor facilidad en ejercicio de su profesión y se encararan las necesidades que plantea la seguridad. Hubo acuerdo acerca de la conveniencia de establecer un documento nacional de identidad que denotaría la condición especial del marino a los efectos de la inmigración y cuya expedición se encomendaría al país de nacionalidad de cada titular; ese documento debería confeccionarse de manera que pueda ser leído por máquina y ajustarse a características normalizadas decididas a nivel internacional. Hubo consenso a favor de que la OIT ejerciera algún tipo de control, pero los participantes no se pronunciaron acerca de la forma que pudiera revestir ese control. De las discusiones realizadas se desprende que todos los participantes expresaron una común preocupación en favor de que se garantizase la protección de los datos, los derechos humanos y la privacidad. Si bien éstos fueron algunos de los temas considerados en común, se admitió que debía proseguir el diálogo y analizarse el cuestionario que la Oficina enviaría próximamente a los Estados Miembros.

APÉNDICE I

*Lista de participantes en la Reunión de consulta sobre la mejora
de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar*

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

BAHAMAS

Captain Douglas BELL, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority,
London

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mme Stéphanie HAUTOT, Conseillère adjointe, Ministère de l'Emploi et du Travail, Bruxelles

BENIN BÉNIN

Mme Rahanatou ANKI DOSSO, Directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou
Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mme Gertrude GAZARD, Administrateur du travail, Ministère du Travail et de la fonction
publique, Cotonou

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Paulo Sérgio DE ALMEIDA, Labor Inspector, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

CHILE CHILI

Sr. Manuel BARRERA, Agregado Laboral, Misión Permanente de Chile, Ginebra

CHINA CHINE

Mr. Zhang XIAOJIE, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of
Communications, Beijing

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas A. CONSTANTINOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant
Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping,
Ministry of Communications and Works

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit SOLLING OLSEN, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Mr. Frantz MILLER, Head of Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe BAUCHY, Special Adviser, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mme Nadia EL GAZZAR, Conseillère des affaires du travail, Mission permanente de l'Égypte à Genève

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc SCHINDLER, Administrateur en chef des affaires maritimes, Chargé de mission au Ministère des Affaires Étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

M. Alain MOUSSAT, Directeur du travail, Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier MARILL, Administrateur des affaires maritimes, adjoint au Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Fabien JORET, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, Bureau des relations internationales, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Valentin KLOTZ, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Peter PAEFFGEN, Transport Attaché, Permanent Mission of Germany in Geneva

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr. George BOUMPOPOULOS, Head of Seamen's Labour Relations, Commander HCG, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr. László HORVÁTH, Deputy Permanent Representative, Permanent Mission of Hungary in Geneva

INDIA INDE

Mr. Vinod KUMAR, Assistant Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Mumbai

INDONESIA INDONÉSIE

Mr. Ade Padmo SARWONO, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia in Geneva

ITALY ITALIE ITALIA

Sr. Luigi TRENTO, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIA — Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Sra. Stefania MOLTONI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

Sr. Guisepppe ALATI, Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr. Takeshi NISHIKAWA, Director, Labour Standards Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Mr. Shinobu NOGAWA, Professor of Tokyo Gakugei University, Legal Adviser to Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Hidehiro NANAŌ, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Jeremy M.S. SMITH, Maritime Policy Adviser, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr. Evaldas ZACHAREVICIUS, Head of Ships' Registrations and Seafarers' Certification Office, Maritime Safety Administration, Klaipėda

MADAGASCAR

Mme Yolande PASEA, Conseillère, Mission permanente de Madagascar à Genève

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Ernest TATA, Secrétaire d'ambassade, Mission permanente de Madagascar à Genève

MALTA MALTE

Mr. Anthony MANGION, Registrar of Ships, Malta Maritime Authority, Valletta

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Gordon CUTAJAR, Assistant Registrar, Malta Maritime Authority, Valletta

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sr. Angel SUAREZ VALLEJO, Agregado Técnico de S.C.T, Embajada de México en el Reino Unido, Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Londres

MOROCCO MAROC MARRUECOS

Mme Siham BOUASSA, Conseillère, Mission permanente du Maroc à Genève

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. Rob DE BRUIJN, Senior Policy Adviser, Directorate for Transport and Infrastructure, Ministry of Transport and Waterworks, Maritime Division, The Hague

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mrs. Ingeborg VAN GASTEREN, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Division for Maritime Transport, The Hague

NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Wali Mansoon KURAWA, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Mr. Ahmed Tijjani RAMALAN, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O. Clement ILLOH, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Kunle FOLARIN, Director, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Abdullah AHMAD, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg T. SMEFJELL, Assistant Director-General, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Haakon STORHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

PANAMA PANAMÁ

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Embajador ante la OIT, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sr. Román Ernesto JAEN RAMIREZ, Jefe del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos, Asesor Legal, Dirección de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Roy SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labor Relations Commission, Las Piñas, Quezon City

POLAND POLOGNE POLONIA

Mr. Roman LENDZION, Chief Expert, Department of Maritime and Inland Waters Administration, Ministry of Infrastructure, Warsaw

PORTUGAL

Sra. Carlota LEITÃO CORREIA, Coordenadora do Departamento Pessoal do Mar, Instituto Marítimo Portuário, Lisboa

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sra. Maria Fatima GRILO, Inspecteur responsable, Ministère de l'Administration Interne, Service des étrangers et des frontières, Port de Lisbonne, Lisbonne

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Alexander V. KORENNOY, Head of Fleet Personnel and Passport-Visa Division, Personnel and Maritime Training Institutions Department, Ministry of Transport, Moscow

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Ms. Lindiwe LUSENGA, Counsellor – Labour, Permanent Mission of South Africa in Geneva

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sra. Yolanda GOMEZ ECHEVARRIA, Consejera Técnica de la Subdirección General de Acción Social Marítima, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Sra. Elena ARREGUI CALVO, Médico de Sanidad Marítima, Subdirección General de Acción Social Marítima, Madrid

Sr. Julián ABRIL GARCIA, Jefe del Area de Formación Marítima Profesional, Dirección General de la Marina Mercante, Madrid

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf GOTARE, Principal Administration Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Jean Albert HULLIGER, Directeur, Office suisse de la navigation maritime, Berne

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Mr. Nikordej BALANKURA, First Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mokhtar RACHDI, Directeur général, Direction générale de la marine marchande, Ministère du Transport, Tunis

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

M. Karem MANSOUR, Directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports,
Ministère du Transport, Tunis

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr. Okay KILIC, Maritime Expert, Under-secretariat for Maritime Affairs, Ankara

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Paul SADLER, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency,
Southampton

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Mr. Desmond HOWELL, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Mr. Chris ELLIS, International Shipping Policy 1B, Department for Transport, Local
Government and the Regions, London

Mr. Peter HEATH, Business Manager, Registry of Shipping and Seamen, Cardiff

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. James J. ZOK, Associate Administrator for Financial Approval and Cargo Preference,
United States Department of Transportation, Maritime Administration, Washington, DC

Advisers/ Conseillers techniques/ Consejeros Técnicos

Mr. Edmund T. SOMMER, Chief, Division of General and International Law, United States
Maritime Administration, Washington, DC

Mr. Robert S. HAGEN, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

Shipowners' representatives
Représentants des Armateurs
Representantes de los armadores

Captain Koichi AKATSUKA, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London

Mr. Arthur BOWRING, Managing Director, Hong Kong Shipowners' Association, Wanchai

Mr. Joe COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC

Mr. Sabyasachi HAJARA, Director, Indian National Shipowners' Association, Director, The
Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai

Ms. Carla LIMCAOCO, Senior Vice President, Filipino Shipowners' Association, Manila

Mr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Mr. Bent OVERGAARD, Consultant, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

Mr. Tim SPRINGETT, Manager, Marine Personnel, United Kingdom Chamber of Shipping,
London

Shipowners' advisers
Conseillers techniques armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Mr. Simon BENNETT, External Relations Adviser, International Shipping Federation, London

Mr. David DEARSLEY (Secretary of the Shipowners' group), Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London

Mr. Stan DENO, Director of Operations, International Council of Cruise Lines, Arlington

Mr. Chris HORROCKS, Secretary General, International Shipping Federation, London

Mr. George KOLTSIDOPOULOS, Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Ms. Edith MIDELFART, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Mr. Robert C. NORTH, Associate Member, Chamber of Shipping of America, Queenstown

Ms. Angela PLOTT, Vice-President, International Council of Cruise Lines, Arlington

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr. H. BERLAU, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen

Mr. Thulani C. DLAMINI, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

Sr. Severino ALMEIDA, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro

Mr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)

Mr. Brian ORRELL, General Secretary, National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST), London

Mr. Abdulgani SERANG, General Secretary, National Union of Seafarers of India, Mumbai

Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore

Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

Seafarers' advisers
Conseillers techniques gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr. M. DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London

Mr. Bill EGLINTON, Director of Training, Seafarers' International Union of North America, Piney Point

Ms. Maria Fe L. UGTO, Welfare Services Administrator, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Mr. Jon WHITLOW (Secretary of the Seafarers' group), Acting Secretary, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Union (EU)
Union européenne
Unión Europea

Ms. Christina VARTSOS TZANNETAKIS, Official Administrator, Brussels

International Maritime Organization (IMO)
Organisation Maritime Internationale
Organización Marítima Internacional

Mr. Andrew WINBOW, Head, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division,
International Maritime Organization, London

United Nations High Commissioner for Refugees
Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados

Ms. Grainne O'HARA, Legal Officer, Protection Policy and Legal Advice Section, Geneva

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Christian Maritime Association
Association maritime chrétienne internationale
Asociación Marítima Cristiana Internacional

Sr. Domingo GONZALEZ JOYANES, Asociación Marítima Cristiana Internacional, Barcelona

Mr. Douglas STEVENSON, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute
(SCI/CSR), New York

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
Confédération internationale des syndicats libres
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna BIONDI, Assistant Director, ICFTU, Geneva

APÉNDICE 2

Comité de Seguridad Marítima
75.º período de sesiones
Punto 17 del orden del día



MSC 75/17/34
12 abril 2002
Original: INGLÉS

**PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE TERRORISMO
CONTRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

Identificación de la gente de mar

Documento presentado por los Estados Unidos

RESUMEN

Sinopsis:

En este documento los Estados Unidos presentan una propuesta relativa a la identificación de la gente de mar a fin de mejorar la protección marítima.

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 6.

Documentos conexos:

MSC 75/17/1.

Introducción

1. El Grupo de Trabajo interperíodos del CSM sobre protección marítima (ISWG), que se reunió del 11 al 15 de febrero de 2002, examinó una exhaustiva relación de propuestas destinadas a mejorar la protección marítima presentadas por los Estados Unidos. Una de estas propuestas consistía en la inclusión en el Convenio SOLAS de una prescripción relativa a la verificación de la identidad de la gente de mar.
2. El ISWG convino en que era necesario actualizar el documento de identidad de la gente de mar y que esto se llevaría a cabo mediante la revisión del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), de la OIT. Basándose en este acuerdo, el ISWG pidió al Secretario General que se dirigiese por escrito al Director General de la OIT solicitándole la adopción pronta de medidas a este respecto (plan A). No obstante, el ISWG estimó que debería contar con un plan B, en caso de que el plan A falle, que incorporase el texto sobre los documentos de identidad de la gente de mar en el capítulo XI del Convenio SOLAS.
3. Los Estados Unidos entienden que el Consejo de Administración de la OIT, en su reunión celebrada el pasado mes de marzo, convino en examinar esta importante cuestión con carácter de prioridad. Los Estados Unidos reafirman su deseo de que se establezcan reglas y prescripciones más estrictas con respecto a los documentos de identidad de la gente de mar, lo cual contribuiría significativamente a la mejora general de las prácticas en materia de protección marítima. En su opinión, las prescripciones relativas a los documentos de identidad de la gente de mar deben responder a los siguientes objetivos:

1. Identificación positiva y verificable — El término «positiva» significa que el titular del documento es la persona a la cual se expidió el documento. El término «verificable» significa que la autenticidad del documento ha sido validada por una fuente fiable.
 2. Uniformidad — La elaboración de una norma universal para garantizar una aplicación sistemática de la misma.
 3. Aceptabilidad — La elaboración de una norma que sea práctica, fácil de aplicar, rentable, en términos de coste/eficacia, y que no constituya ningún obstáculo para el comercio.
 4. Fiabilidad — La elaboración de una norma que se aplique sistemáticamente en un medio práctico.
 5. Seguridad — La elaboración de una norma que garantice que el sistema no sea objeto de perjuicio.
 6. Interacción — La elaboración de una norma que permita el intercambio de información entre los Estados Miembros con fines de verificación y de validación.
4. Además, los Estados Unidos estiman que, para cumplir los objetivos indicados en el párrafo 3 *supra*, el documento de identidad de la gente de mar debe presentar los siguientes elementos en el documento mismo o en el sistema utilizado para su elaboración:
1. fotografía digital;
 2. firma del titular;
 3. autoridad que expide el documento;
 4. prueba de la nacionalidad;
 5. identificación positiva de los títulos del marino;
 6. autorización para entrar en otros países, y
 7. modelos biométricos.
5. Asimismo, los Estados Unidos también opinan que el sistema de identificación de la gente de mar debe permitir recopilar e intercambiar información entre los Estados Miembros a fin de que sólo se autorice la entrada y salida de la gente de mar que posea documentos válidos y correctamente expedidos. Para facilitar la verificación rápida de la gente de mar y de sus documentos durante las 24 horas del día, el sistema debe permitir acceder inmediatamente a los datos. Estos datos sólo contendrían un número limitado de elementos, teniendo presentes las cuestiones relativas a la confidencialidad y la eficacia del sistema. Se propone que se utilice el modelo biométrico, elaborado en el marco de la Organización Internacional de Normalización (ISO), junto con elementos como el número de referencia, el nombre del marino, el número de la tarjeta de identidad y la autoridad que la ha expedido. El sistema también deberá tener una función de investigación sobre estos datos e impedir la solicitud por duplicado de la información relativa a las referencias, permitir analizar los datos para identificar amenazas, señalándolos con un indicador, y también la verificación autónoma de las tarjetas de identidad.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

6. Se invita al Comité a que examine estas propuestas al tratar la cuestión relativa a la identificación de la gente de mar.

APÉNDICE 3

Comunicación de la Federación Internacional de Armadores (ISF) a la Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar, Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 9-10 de mayo de 2002)

La ISF reconoce que cualquier buque puede plantear una amenaza de ataque terrorista y por ese motivo apoya la iniciativa de formular un nuevo instrumento de la OIT que sirva para poner al día las disposiciones del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), de modo que ambos instrumentos cumplan la finalidad de responder a las preocupaciones que despierta la seguridad marítima en la actualidad y de facilitar el movimiento del comercio internacional legítimo.

Sin embargo, es importante no alejarse del propósito fundamental de los documentos de identidad, como establece el artículo 6 del Convenio núm. 108. En él se contempla un medio para que los marinos puedan evitar la necesidad de obtener un visado de entrada en el territorio de un Estado Miembro, sea con la intención de disfrutar de una licencia temporal en tierra o de transitar para embarcarse en un buque o ser repatriado. En beneficio del comercio internacional y en pro del bienestar de los marinos — que a menudo pasan largos períodos a bordo de los buques en pleno mar — será preciso garantizar la continuidad de ese importante principio y seguir reconociendo el especial carácter de la profesión de marino.

Para lograr el objetivo perseguido, también tendrá importancia el que los Estados Miembros reconozcan que no será posible cumplir la finalidad de cualquier nuevo instrumento que considere el problema de los documentos de identidad de la gente de mar desde el punto de vista de la seguridad marítima a menos que ese instrumento sea ratificado por los principales Estados marítimos, incluso los que no hayan ratificado el Convenio núm. 108.

Los marinos en actividad provienen de casi todos los países del mundo. La ISF reconoce, en principio, que sería deseable que cada marino que intervenga en el comercio internacional posea un documento de identidad que se ajuste a la forma que se haya decidido internacionalmente. Sin embargo, es preciso reconocer que algunos países decidirán no ser partes a un nuevo instrumento. Que exista o no el documento requerido, los Estados Miembros debieran conservar la facultad discrecional de permitir la entrada a su territorio sólo contra presentación del pasaporte. Además, todo nuevo instrumento debería puntualizar que un marino que no posea el documento de identidad de que se trata no debería ser detenido por esa causa por las autoridades portuarias encargadas del control.

Para facilitar la discusión, la ISF también desea comentar las preguntas que figuran en el párrafo 13 del documento de información preparado por la OIT.

a) *¿Cuáles son las ventajas de un documento de identidad para la gente de mar a nivel internacional?*

Los pasaportes o los documentos de identidad nacionales no siempre consignan la profesión del titular. Una ventaja evidente del documento de identidad para marinos es que contiene la prueba de que el titular es un marino. A largo plazo, y a condición de que ello sea tecnológica y administrativamente factible, podría ser ventajoso sin embargo poder disponer de un documento único en que figuren todas las informaciones que deben poder exhibir los marinos. En consecuencia, se sugiere que, cuando se establezcan las características técnicas de todo documento normalizado controlable por medios mecánicos y del equipo necesario para efectuar ese control, se prevea la posibilidad de añadir información adicional, por ejemplo sobre la capacitación y las calificaciones del titular, si así lo desearan los Estados Miembros.

- b) *¿Para qué serviría el documento de identidad internacional para la gente de mar?
¿Debería el documento de identidad utilizarse para la certificación de la formación, con fines médicos o con fines de otro tipo?*

En caso de formularse un nuevo instrumento de la OIT, cabe suponer que ese instrumento tendría dos finalidades principales:

- Identificar al titular en su calidad legítima de marino, por lo que debería estar exento de las exigencias normales de visado en vista de la naturaleza de su profesión.
- Identificar al titular para fines de seguridad, dado que los marinos deben poder tener acceso a zonas o áreas como son los puertos y los terminales cuya seguridad pueda ser motivo de preocupación.

Quizá sea posible incluir en tales documentos de identidad informaciones sobre las calificaciones y el estado de salud de los marinos, tal como las que figuran en la actualidad en los certificados emitidos de conformidad con el Convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia (STCW), de la OMI, y el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), de la OIT. Esto podría lograrse en caso de que el documento de identidad se elaborase según un sistema que permita su lectura por máquina. No obstante, la ISF considera que el nuevo instrumento debería limitarse a ofrecer esa opción en lugar de hacerla obligatoria. En efecto, esa posibilidad podría requerir la intervención de gran número de distintos organismos nacionales y la inclusión obligatoria de tales informaciones podría retardar la introducción de los nuevos documentos de identidad a pesar de la urgencia de las preocupaciones planteadas en torno a la seguridad y a la prueba de la identidad de las personas. Además, la información sobre capacitación probablemente tendría que ser actualizada con cierta frecuencia.

- c) *¿Qué información debería constar en el documento de identidad?*

En relación con las propuestas formuladas por Estados Unidos ante la Comisión de Seguridad Marítima de la OMI, en su 75.º período de sesiones, la ISF podría apoyar la inclusión de la información que se indica a continuación a condición de que ello sea tecnológica y administrativamente factible y de que sea aceptado por otros Estados Miembros:

- fotografía obtenida por medio de una tecnología digital;
- firma del titular;
- nombre de la autoridad que haya expedido el documento;
- nacionalidad del titular.

En lo que concierne a la proposición consistente en incluir la identificación positiva de las calificaciones del marino, esto debería ser un requisito facultativo, por las razones enunciadas anteriormente. También convendría tomar en consideración el hecho de que el Convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia (STCW), de la OMI, no exige que las administraciones nacionales expidan certificados de capacidad a los marineros que no cumplan turnos de guardia y al personal de hotelería o servicios de comidas a bordo de buques de pasajeros; tampoco exige que se lleve un registro de las calificaciones de esas categorías de personal.

En lo que concierne a la proposición de que se incluyan datos sobre la «autorización de ingresar en otros países», la ISF desearía obtener información aclaratoria sobre el alcance de esa medida. Sin embargo, estaría dispuesta a apoyar la proposición en caso de que ésta tenga por objeto confirmar sencillamente que el marino está autorizado a visitar países extranjeros y a salir de su propio país.

La ISF no tiene objeción de principio a que se incluyan modelos biométricos que puedan ser utilizados para proceder a la verificación positiva de la identidad de los titulares de documentos. Sin embargo, será preciso tomar en consideración cualquier preocupación de los Estados Miembros respecto de los derechos humanos, la protección de los datos y las dificultades de

orden práctico que se puedan plantear durante la aplicación. Esto reviste especial importancia para las compañías de navegación, pues podrían resultar perjudicadas en caso de que ciertos Estados Miembros no puedan ratificar el nuevo instrumento a causa de la inclusión de determinados datos biométricos.

- d) *¿Qué información debería ser obligatoria?*
¿Qué información debería ser optativa?

Tal como se afirmó con anterioridad, la inclusión de información sobre la capacidad de los marinos y sus certificados médicos debería ser facultativa.

Ya nos hemos referido a que, por el momento, la principal ventaja para el marino de poseer un documento de identidad especial (por lo menos en relación con los Estados Miembros que aplican el principio contenido en el artículo 6 del Convenio núm. 108) es que lo exime de la necesidad de obtener un visado para poder disfrutar de una licencia temporal en tierra o trasladarse en tránsito de un buque a otro.

La mayoría de los buques no navegan siguiendo un itinerario fijo. Los puertos en que harán escala durante la campaña de cada marino no se conocen de antemano cuando éstos embarcan. Pueden tener que recorrer muchos países, y obtener visados por anticipado suele ser impracticable.

Otras ventajas de poseer documentos de identidad para marinos surgen del trato servicial que se les dé en embajadas y consulados o aeropuertos o que puedan recibir de las autoridades aduaneras o portuarias. A esto cabe agregar el acceso a servicios de salud o de bienestar para marinos en distintos países.

Sin embargo, la determinación del formato exacto de los documentos de identidad de los marinos todavía incumbe a las autoridades competentes de los Estados Miembros. Si existiera un documento internacional con características uniformes sea cual fuere el país donde se expidiera, ello contribuiría indudablemente a que las autoridades competentes de todos los países reconociesen y aceptasen tal documento. De esto se beneficiarían también los empleadores, pues es corriente que deban emplear marinos de muy diversas nacionalidades.

- e) *¿En qué circunstancias sería exigible un visado, además del documento de identidad que responda a los criterios ya mencionados, como condición de entrada a los efectos mencionados en el punto b) anterior?*

En principio, y por las razones aducidas en comentarios precedentes, en caso de adoptarse un nuevo instrumento con arreglo al cual los marinos posean documentos de identidad que obedezcan a criterios fijados internacionalmente, no debería exigirse ningún visado para los fines mencionados en el artículo 6 del Convenio núm. 108. Este principio debería enunciarse claramente en el nuevo instrumento.

Pero en caso de que se insista en la necesidad de disponer de visados, el nuevo instrumento de la OIT debería determinar con claridad de qué manera deberían proceder a este respecto los Estados Miembros que lo hubieran ratificado.

Sugerimos que tales visados podrían otorgarse de inmediato, poco antes de llegar o apenas llegado a destino, contra la presentación del documento de identidad del marino (o la transmisión de los datos que éste contiene).

Existe la posibilidad de que el visado, es decir el permiso para ingresar en un Estado Miembro, sea expedido por medios electrónicos y consignado en el documento de identidad. La alternativa es que el visado se elabore por medios electrónicos recurriendo a los datos que figuren en el documento de identidad. Otra posibilidad es la expedición de visados que abarquen la lista completa de la tripulación, en cuyo caso las autoridades de inmigración recibirían esa lista como único documento y otorgarían a toda la tripulación el permiso de entrada al Estado Miembro.

Sin embargo, conviene destacar la importancia de que la expedición de tales visados no acarree ningún costo financiero ni al marino ni a la compañía naviera. Conforme al principio básico de que en condiciones normales no deben exigirse visados a los marinos, y habida cuenta

del papel esencial que asume la navegación marítima en el comercio mundial, ese principio sólo podría menoscabarse por razones de seguridad, y no debería utilizarse para crear una fuente de ingresos arancelarios.

f) *La autoridad expedidora ¿debería ser una autoridad internacional o una autoridad nacional?*

La ISF cree que la autoridad expedidora debe ser la autoridad nacional competente del país de residencia del marino, que normalmente será el mismo que expida el pasaporte del marino (pero rara vez el país cuyo pabellón enarbole el buque donde esté prestando servicios el marino).

Es indudable que las autoridades nacionales del país donde el marino ofrece su trabajo son las que mejor podrán establecer y verificar la identidad y la nacionalidad del titular del documento, sea consultando los pasaportes o los documentos nacionales de identidad o los registros relativos a la seguridad social, la atención médica, los nacimientos o los padrones electorales. Esas autoridades seguramente tienen procedimientos en vigor para poder hacerlo. Habida cuenta de que pueden ser numerosas las reparticiones que deban intervenir, la autoridad competente del Estado donde existe la oferta de mano de obra es la que estará en mejores condiciones para coordinar el trámite.

Sin entrar a discutir las consecuencias políticas y financieras, la ISF prevé problemas administrativos enormes en caso de que un organismo intergubernamental asumiera la responsabilidad de expedir los documentos de identidad: dependería de las autoridades nacionales para verificar los documentos de identidad de más de un millón de marinos. Sin embargo, sería ventajoso que los documentos de identidad se ajustaran a un formato internacional normalizado establecido por una organización como la OIT. Además, la OIT podría realizar una labor útil si ayudase a garantizar que los documentos de identidad expedidos por los Estados Miembros sean conformes a los criterios y procedimientos acordados a nivel internacional.

g) *¿Qué tipo de información positiva y verificable debería incluirse en el documento?*

Véanse nuestros comentarios a la pregunta e).

h) *¿Qué formato debe tener el documento de identidad?
Independientemente de la autoridad que expida el documento,
¿debería responder el formato a normas internacionales?
En caso afirmativo, ¿cuáles?*

La ISF no tiene una posición firme acerca del formato que pudiera tener el documento. Mucho dependerá de las soluciones de orden tecnológico que puedan considerarse. Pero será importante asegurarse de que los Estados Miembros puedan cumplir con los requisitos con relativa facilidad, en lo que concierne tanto a la producción de documentos de identidad como a la instalación del equipo que sea necesario para leer y verificar la información que contengan. También habrá que prestar la debida atención a la durabilidad del documento.

Tal como ya hemos manifestado, sería deseable que todos los documentos de identidad se ajusten a una norma aceptada a nivel internacional a la que podría referirse el nuevo instrumento de la OIT aún en el caso de que sea formulada por separado. Cabe subrayar que el documento, además de estar concebido para responder a inquietudes planteadas por la seguridad, deberá prestarse a que la información que contenga pueda ser leída en cualquier puerto o aeropuerto del mundo.

Al formular los presentes comentarios, la ISF no estaba suficientemente informada acerca de las normas internacionales existentes aplicables a los documentos de identidad y por eso no pudo comentar las normas adoptadas (o en proceso de elaboración) por organizaciones como la Organización Internacional de Normalización (ISO) o la OACI. Sin embargo, como una de las finalidades perseguidas mediante la adopción de documentos de identidad para marinos es faci-

litar el movimiento de la gente de mar por los aeropuertos, nos parece lógico que se tomen en consideración las normas que pueda establecer la OACI para identificar al personal de las líneas de navegación aérea.

i) *¿Qué mecanismo de control debería introducirse para asegurar la credibilidad del sistema?*

Para garantizar el éxito de cualquier nuevo instrumento formulado con fines de seguridad, convendría que existiera algún sistema de evaluación externa de los procedimientos que establezcan los Estados Miembros para expedir documentos de identidad.

Cualquier sistema de vigilancia de ese género, cuya coordinación fuese asegurada por la OIT o de otra manera, exigiría la intervención de expertos en seguridad de datos y procedimientos de inmigración. Quizá haya que buscar el modo de que los Estados Miembros superen las susceptibilidades que puedan surgir en relación con la soberanía nacional.

* * *

La ISF confía en que los comentarios que preceden serán de utilidad y se complace desde ya en participar en la Reunión de consulta.

APÉNDICE 4

Intervención del Sr. Brian Orrell, portavoz del Grupo de la Gente de Mar

1. En relación con la pregunta sobre la forma del documento y si éste debiera ser un pasaporte, hemos tomado nota de la información facilitada por la Oficina en el sentido de que, en su Informe general sobre la aplicación del Convenio núm. 108, la Comisión de Expertos señaló con toda claridad que el documento de identidad de la gente de mar no es un pasaporte. Compartimos esa opinión.

Deseamos que el documento de identidad sirva de visado universal con vistas a embarcar en un buque o desembarcar, y sobre todo para las licencias temporales en tierra y las necesidades de bienestar general.

2. Ninguno de los costos resultantes del otorgamiento de documentos de identidad debería estar a cargo del marino. El documento de identidad del marino no es ni el documento personal de viaje ni la libreta nacional de servicio a que se refiere el artículo 4, *a*) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) de la OIT.

Otra razón para insistir en la importancia de que sea una autoridad nacional la que expida el documento es que ello eliminará la posibilidad de que algunos Estados de pabellón cobren a los marinos la expedición de este documento.

Para que reine la confianza en el sistema es necesario que se estipule que cada marino sólo deberá poseer un documento de identidad, el cual debería ser el que haya expedido el país cuya nacionalidad tenga el marino.

3. Creemos que convendría aplicar algunas de las experiencias positivas logradas mediante el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), de la OMI. Debemos garantizar que el documento de identidad será verificable; en consecuencia, recomendamos (teniendo en cuenta la necesidad de proteger los datos, la vida privada y los derechos humanos) que la base de datos esté situada en el país del que es nacional el marino y no pueda transferirse a otro país. Sin embargo, consideramos que deberían autorizarse las verificaciones de datos individuales y que deberían constituirse listas de todos los documentos que hayan sido expedidos de manera fraudulenta.

Además, pensamos que el país de nacionalidad debería designar un centro nacional de coordinación al que puedan dirigirse los Estados rectores de puertos o los Estados de tránsito para obtener rápidamente toda información adicional que requieran para verificar los documentos expedidos.

Aceptaríamos el establecimiento de una Lista Blanca equivalente a la del sistema previsto por la OMI en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), así como el sistema de auditoría incorporado en el STCW revisado.

Además, podríamos apoyar la institución por la OIT de un sistema de control o supervisión comparable al sistema instituido por la OACI.

4. La gente de mar afirma que los documentos de identidad no requieren la inclusión de otra información que la que se contempla en el Convenio núm. 108.

Es motivo de preocupación la disponibilidad de alta tecnología en ciertos países y el grado en que existen recursos para utilizar tales tecnologías en los países que disponen de ellas.

Como ya hemos dicho en otra ocasión, sólo debería utilizarse información positiva y verificable.

La Oficina debería estudiar, sobre la base del cuestionario que preparará, las cuestiones relativas a la disponibilidad y factibilidad de las tecnologías digitales utilizadas para reproducir fotografías, impresiones digitales y otros elementos.

5. La gente de mar conviene en que el documento de identidad debería tener un formato decidido a nivel internacional. Sostenemos que debería revestir la forma de un documento escrito que pueda ser leído por máquina y que no debería incluir ningún dato inserto en bandas

magnéticas o microplaquetas. Convenimos en que habría que tomar en consideración la posibilidad de dar seguridad al documento mediante expedientes tales como el laminado, el diseño en color y la inserción de marcas ultravioletas y otros arbitrios. La utilización de tales procedimientos debería ser investigada mediante el cuestionario.

APÉNDICE 5

Respuesta colectiva del Grupo de la Gente de Mar a los puntos para discusión planteados en el documento de información de la Oficina

- a) *¿Cuáles son las ventajas de un documento de identidad para la gente de mar a nivel internacional, sobre todo en contraposición con el documento nacional de identidad o el pasaporte?*

Ninguna. Creemos que sería más útil disponer de una tarjeta nacional de identidad para marinos, producida de conformidad con características normalizadas establecidas a nivel internacional, que pueda servir en calidad de visado de aceptación universal y facilite a los marinos sus viajes, licencias en tierra y la circulación en tránsito para embarcarse en un buque o ser repatriados.

- b) *¿Para qué serviría el documento de identidad internacional para la gente de mar? (Actualmente, el Convenio núm. 108 reconoce: una licencia temporal en tierra, el embarco en su buque o el reembarco en otro buque, el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación.) ¿Debería el documento de identidad utilizarse para la certificación de la formación, con fines médicos o con fines de otro tipo?*

No se le ve ninguna utilidad. No.

- c) *¿Qué información debería constar en el documento de identidad?*

La que contempla el Convenio núm. 108. El cuestionario que edite la Oficina debería servir para determinar de qué recursos tecnológicos disponen los Estados Miembros. Seguimos dispuestos a considerar la cuestión de incluir elementos biométricos pues dispondremos de información sobre esa cuestión proveniente de Estados Unidos, pero tenemos serias preocupaciones al respecto.

- d) *¿Qué información debería ser obligatoria? ¿Qué información debería ser optativa?*

La que contempla el Convenio núm. 108.

Mediante bases de datos nacionales, accesibles por Internet, deberían poder verificarse los documentos de identidad individuales, a condición de hacerlo sin vulnerar la legislación nacional de protección de los datos y de la vida privada que se ajusten a las disposiciones aplicables en materia de derechos humanos. Además, deberían designarse funcionarios de enlace nacionales. También debería facultarse la publicación de detalles relativos a documentos falsos.

- e) *¿En qué circunstancias (en su caso) se debería poder pedir un visado, además del documento de identidad que responda a los criterios ya mencionados, como condición de entrada a los efectos mencionados en el punto b) anterior?*

En circunstancias excepcionales, exclusivamente.

f) *¿Debería la autoridad expedidora ser:*

- *una autoridad internacional?*
- *una autoridad nacional?*

¿Cuáles serían las ventajas y las desventajas de cada una de estas opciones?

Debería ser una autoridad nacional. No habría ninguna ventaja si la autoridad expedidora fuese una autoridad internacional. Ya existen sistemas nacionales, pero es necesario promover la confianza en ellos y lograr que haya más uniformidad.

Convendrá aguardar la información que proporcione sobre las personas apátridas la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

g) *¿Qué tipo de identificación positiva y verificable debería incluirse en el documento? (Como punto de referencia, el Convenio núm. 108 contempla actualmente: nombre completo (nombres y apellidos); fecha y lugar de nacimiento; nacionalidad; características físicas; una fotografía, y la firma o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.)*

De conformidad con el Convenio núm. 108. Debería bastar con que se pueda probar que la persona es quien dice que es. Estamos dispuestos a mantener una actitud objetiva mientras no se conozcan los resultados de una encuesta para determinar de qué recursos disponen los gobiernos de los principales países de donde procede la mano de obra y los países menos desarrollados.

h) *¿Qué formato debería tener el documento de identidad (por ejemplo, en papel electrónico, tarjeta magnética, etc.)? ¿Independientemente de la autoridad que lo expida, este formato debería responder a normas internacionales? En caso afirmativo, ¿cuáles?*

Debería tratarse de documentos que puedan ser leídos por medios electrónicos y no contengan ninguna información encubierta (tal como la que podría hacerse figurar en barras magnéticas o microplaquetas). Los documentos debería expedirlos una autoridad nacional, que podría ser el país de nacionalidad del marino o, en casos excepcionales, su país de residencia.

i) *¿Qué mecanismo de control debería introducirse para asegurar la credibilidad del sistema?*

Habida cuenta de que la OIT dispone de mecanismos de supervisión regulares, convendría estudiar ejemplos de los distintos enfoques adoptados por otros organismos especializados de las Naciones Unidas:

- una «Lista Blanca» (del tipo establecido por la OMI en el marco del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW));
- auditorías del tipo previsto en el marco de la STCW;
- auditorías del tipo previsto en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Nos interesaría recibir información sobre las normas utilizadas para elaborar el documento de identidad aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.