

Conferencia Internacional del Trabajo  
91.<sup>a</sup> reunión 2003

---

Informe VII (2 A)

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

Séptimo punto del orden del día

---

ISBN 92-2-312886-2

ISSN 0251-3226

---

*Primera edición 2003*

---

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

	Páginas
LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE . . . . .	v
INTRODUCCIÓN . . . . .	1
RESPUESTAS RECIBIDAS Y COMENTARIOS . . . . .	5
Observaciones generales . . . . .	5
A. Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar	9
B. Facilitar las actividades profesionales de los marinos y el ejercicio de sus derechos durante su servicio activo . . . . .	138
C. La forma que debe adoptar el nuevo instrumento (¿un protocolo o un nuevo convenio?) y su relación con el Convenio núm. 108 . . . . .	168
D. Otras sugerencias o comentarios . . . . .	176

## LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE

### Organizaciones

OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMI	Organización Marítima Internacional
ISO	Organización Internacional de Normalización

### Instrumentos internacionales

FAL	Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965
Código PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
Convenio SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
Convenio STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995
Código STCW	Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar

### Organizaciones internacionales de empleadores y de trabajadores

FIA	Federación Internacional de Armadores
ITF	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

### Organizaciones nacionales de empleadores y de trabajadores

Alemania	VDR	Asociación de Armadores de Alemania
Australia	ASA	Asociación Australiana de Armadores
Brasil	CONTTMAF	Confederación Nacional de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo y Fluvial
	Syndarma	Sindicato Nacional de Armadores
Canadá	CLC	Congreso del Trabajo del Canadá
Chile	ANA	Asociación Nacional de Armadores A.G.
	CPC	Confederación de la Producción y del Comercio

Costa Rica	CTRN	Confederación de Trabajadores Rerum Novarum
Estados Unidos	USCIB	Consejo de Estados Unidos para el Comercio Internacional
Estonia	ESA	Asociación de Armadores de Estonia
Francia	FNSM	Federación Nacional de Sindicatos Marítimos (afiliada a la Confederación General del Trabajo – CGT)
	FOMM	Federación de Oficiales de la Marina Mercante (afiliada a la Unión General de Ingenieros, Altos Mandos y Técnicos (UGICT-CGT))
	SNCNMM	Sindicato Nacional del Personal Dirigente de Navegación (afiliado a la Confederación Francesa de Ejecutivos (CFE-CGC))
	SNPOMM	Sindicato Nacional y Profesional de Oficiales de la Marina Mercante
Indonesia	APINDO	Asociación de Empleadores de Indonesia
	INSA	Asociación de Armadores de Indonesia
	SPNI	Sindicato Nacional de Trabajadores de Indonesia
Italia	CONFITARMA	Confederación Italiana de Armadores
	FILT-CGIL	Federación Italiana de Trabajadores del Sector del Transporte (afiliada a la Confederación General Italiana del Trabajo – CGIL)
	Lega Pesca	Liga Nacional de Cooperativas Pesqueras
Mauritania	CGTM	Confederación General de Trabajadores de Mauritania
Namibia	NEF	Federación de Empleadores de Namibia
	NUNW	Sindicato Nacional de Trabajadores de Namibia
Panamá	APOM	Asociación Panameña de Oficiales de Marina
	CMP	Cámara Marítima de Panamá
Países Bajos	KVNR	Asociación de Armadores del Reino de los Países Bajos

*Lista de abreviaturas de uso frecuente*

---

	FWZ	Federación de la Gente de Mar de los Países Bajos
Rumania	BNS	Bloque Sindical Nacional

**Términos técnicos**

MMD	Documento de identidad mercante
SIRB	Libro de identidad y de servicio de los marinos de Filipinas
ZLM	Zona de lectura mecánica

## INTRODUCCIÓN

En su 283.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2002), el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo decidió inscribir con carácter urgente en el orden del día de la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2003) un punto sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad 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). El Consejo de Administración decidió también que esta cuestión se tramitara por el procedimiento de simple discusión de conformidad con el artículo 38 del Reglamento de la Conferencia, y aprobó el programa de plazos reducidos para las etapas preparatorias de dicho procedimiento.

La Oficina ya ha publicado un informe preliminar<sup>1</sup>, que habrá de fundamentar los debates sobre esta cuestión. En el presente informe se ofrece una visión panorámica de los antecedentes, se analizan la legislación y la práctica pertinentes aplicables en diversos países, y se presenta un cuestionario al que se adjunta un anteproyecto de posibles disposiciones. El informe y el cuestionario se transmitieron a los gobiernos de los Estados Miembros de la OIT, a los que se rogó enviaran sus respuestas de forma que llegaran a la Oficina de Ginebra a más tardar el 31 de diciembre de 2002.

Con miras a la preparación del nuevo instrumento, los días 9 y 10 de mayo de 2002 se celebró una Reunión de consulta sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar<sup>2</sup>. Se mantuvieron, asimismo, sesiones oficiosas en concomitancia con otras reuniones marítimas de la OIT el 25 de junio y el 17 de octubre de 2002, y el 4 y 5 de febrero de 2003. Los informes de estas reuniones y de las sesiones oficiosas están publicados en español, francés e inglés en el sitio Web de la OIT (<http://ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>).

La OIT estuvo representada por una delegación tripartita en la Conferencia Diplomática de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), de la OMI (9 a 13 de diciembre de 2002). En esta Conferencia se adoptaron dos resoluciones (núms. 8 y 11) relativas a los documentos de identidad. En la primera resolución (núm. 8), que versa sobre «el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo», se invita a la OIT a que, entre otras cosas, siga elaborando con carácter urgente el documento de identidad de la gente de mar que, entre otros fines, debería hacer las veces de documento de acreditación profesional, documento de seguridad verificable y documento informativo de la titulación del marino. En la resolución núm. 11 de la Conferencia, que versa de los «aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar», se insta a los Gobiernos Contratantes

---

<sup>1</sup> OIT: *Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar*, Informe VII (1), Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 91.<sup>a</sup> reunión, 2003.

<sup>2</sup> *Ibid.*, anexo III.

a que, al aplicar las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), tengan en cuenta el factor humano, la necesidad de proveer protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra. Asimismo, se alienta a que se notifique a la OMI todo caso en que la aplicación de las mismas disposiciones haya redundado en detrimento del factor humano.

En el presente informe se consignan de forma resumida las respuestas que la Oficina recibió al cuestionario antes mencionado.

El texto propuesto para el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado) se ha publicado en un volumen aparte (Informe VII (2B)), en el que la Oficina formula breves comentarios sobre dicho proyecto.

Al redactar el presente informe, la Oficina había recibido respuestas de los gobiernos de los 61 Estados Miembros siguientes<sup>3</sup>: Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

De conformidad con el párrafo 1 del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia, se solicitó a los gobiernos que consultaran a las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas antes de completar sus respuestas al cuestionario, que motivaran sus respuestas y que indicaran qué organizaciones habían sido consultadas a esos efectos. Asimismo, se recordó a los gobiernos la importancia de velar por que en el proceso de consulta intervinieran todos los departamentos competentes, en particular los responsables de los asuntos laborales y sociales, del transporte marítimo y de la inmigración.

Los gobiernos de los 50 Estados Miembros que se enumeran a continuación indicaron que antes de completar sus respuestas habían consultado a las organizaciones de empleadores y de trabajadores pertinentes: Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Qatar, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria y Ucrania.

Los gobiernos de los Estados Miembros que se citan a continuación enviaron por separado las respuestas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores. En algunos casos las respuestas se recibieron directamente en la sede de la Oficina: Ale-

---

<sup>3</sup> A fin de poder enviar el presente informe a los Estados Miembros en abril de 2003, sólo se tuvieron en cuenta las respuestas registradas en la OIT al 21 de enero de 2003. Los delegados a la Conferencia podrán consultar las respuestas que llegaron demasiado tarde para su inclusión en el informe (Bélgica, Benin, Ghana, Guinea-Bissau, Islandia, Iraq, Israel, Jamaica, Luxemburgo, Madagascar, Marruecos, México, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía y Venezuela).

mania, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Italia, Mauritania, Namibia, Países Bajos, Rumania, Federación de Rusia y Suriname.

Se recibió una respuesta de la Federación Internacional de Armadores (FIA). La Asociación Australiana de Armadores hizo suya la respuesta de la FIA.

En el presente volumen (Informe VII (2A)) se ha reflejado lo esencial de las observaciones de los gobiernos, las organizaciones de empleadores y de trabajadores, cuyas respuestas han servido de base a esta labor<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Atendiendo a los límites de extensión impuestos al presente informe, se ha privilegiado la consignación de las respuestas recibidas, si bien de forma considerablemente resumida.

## RESPUESTAS RECIBIDAS Y COMENTARIOS

En la presente sección se recoge lo esencial de las respuestas al cuestionario del primer informe (Informe VII (I)). Se presentan primero algunas observaciones de carácter general formuladas por los gobiernos y por las organizaciones de trabajadores y de empleadores, precedidas de un breve resumen de su contenido. A continuación se reproduce cada pregunta y se presenta una lista de los gobiernos y organizaciones de empleadores y de trabajadores que respondieron al cuestionario, agrupados atendiendo al sentido de sus respuestas (afirmativas, negativas u otras). Cuando, además de las respuestas, se proporcionaron matizaciones o explicaciones, después de la lista se ha incluido lo esencial de las observaciones de los países, enumerados por orden alfabético. No se han reflejado, en cambio, las observaciones consistentes en simples respuestas afirmativas o negativas. Las contestaciones referidas a varias preguntas al mismo tiempo se han consignado de forma resumida bajo una sola de éstas.

Algunos gobiernos facilitaron en sus respuestas información sobre su legislación y práctica nacionales. Aunque dicha información reviste gran utilidad para la labor de la Oficina, se optó por no incluirla, salvo cuando se consideró fundamental hacerlo para facilitar la comprensión de la respuesta.

Después de cada sección se ofrece un resumen de las respuestas.

### Observaciones generales

Sólo algunos Estados Miembros y organizaciones presentaron observaciones generales, en la mayoría de las cuales se expresan puntos de vista minoritarios que, sin embargo, se refieren a la esencia del nuevo instrumento. Según una de estas opiniones, los pasaportes deberían ser el documento de viaje más fiable, del cual el documento de identidad de la gente de mar vendría a ser una duplicación. No obstante, una mayoría abrumadora de Estados Miembros que respondieron al cuestionario no comparte esta opinión. Australia, Canadá y Nueva Zelandia manifestaron en sus observaciones que preferirían que el pasaporte fuese el único documento probatorio de la identidad y que el documento de identidad de la gente de mar sirviese para acreditar la profesión del marino. Así, el documento de identidad de la gente de mar constituiría una segunda prueba de identidad para facilitar la entrada en los países que hayan ratificado el instrumento. La segunda cuestión importante es la índole del nuevo instrumento por adoptar. Si bien el Consejo de Administración decidió que se estudiaría la posibilidad de adoptar un Protocolo al Convenio núm. 108, un grupo de países, entre ellos Liberia, y algunas organizaciones indicaron que preferirían un convenio totalmente independiente y autónomo. Además, de acuerdo con otras muchas respuestas, parece que la elaboración de un nuevo instrumento sería, con mucho, la opción preferida.

*Alemania.* El Gobierno sigue albergando ciertas dudas respecto del Convenio núm. 108 y del nuevo instrumento. Sobre todo, a la luz de la lucha internacional contra el terrorismo, no parece aconsejable facilitar o garantizar la entrada en un país sin la previa y preceptiva

presentación de un visado. Además, la decisión de suprimir las condiciones para la obtención de visados debe adoptarse en el marco de la Unión Europea. Con el fin de prevenir la falsificación de los documentos de identidad, el Consejo Europeo aprobó la Resolución de 17 de octubre de 2000 relativa a las normas mínimas de seguridad para los documentos de viaje de los Estados miembros de la Unión Europea. Las normas recogidas en esta resolución han pasado a formar parte integrante del documento 9303 de la OACI. Según el Gobierno, la libreta del marino es más una prueba de las cualificaciones y experiencia del titular que de su identidad, ya que no puede alcanzar el nivel de seguridad garantizado en los documentos de identidad. No obstante, el Gobierno celebraría que se incrementase la uniformidad internacional de las libretas de los marinos aunque, de hecho, ello podría lograrse sin necesidad de un instrumento de la OIT. Además, la inclusión de datos biométricos no debería considerarse como una solución aislada para una sola expedición, sino más bien como un procedimiento abierto a la interacción y aplicable a varios documentos. Pese a ello, este sistema no se ha desarrollado ni normalizado adecuadamente en el ámbito internacional, por lo que de momento resultaría prematuro adoptarlo para la libreta de los marinos. Conviene destacar además que, de acuerdo con las normas acordadas en el ámbito internacional, los materiales y tecnología utilizados para elaborar documentos seguros no deberían estar normalmente disponibles en el mercado. Además, las preguntas relativas a las características materiales del documento (laminación, material y otras tecnologías) no se pueden responder por separado, ya que sólo algunas combinaciones de elementos de seguridad son necesarias, fiables y evitan la falsificación.

*Australia.* El documento de identidad de la gente de mar, tal y como se concibe en el cuestionario de la OIT, no cumple los dos requisitos de seguridad que ha de reunir la documentación de identidad de la gente de mar, es decir: probar la identidad del marino y su contratación como tal a bordo de un buque. El requisito de la prueba de la identidad podría cumplirse si se mejorara el documento de identidad de la gente de mar al atribuírsele características similares a las de los pasaportes, en cuyo caso la gente de mar podría utilizar su pasaporte para confirmar su identidad. Resultaría por tanto superfluo y oneroso que para acreditar la identidad de sus marinos, los países se vieran obligados a expedir documentos de identidad de la gente de mar, en lugar de pasaportes. Los documentos acreditativos de la identidad deberían seguir siendo los pasaportes. Con todo, cierto es que el documento de identidad de la gente de mar podría servir de vínculo útil entre el pasaporte del marino y su relación de servicios a bordo. Es poco probable que los Estados preocupados por la seguridad concedan visados de libre acceso a los marinos sin una prueba fehaciente de que éstos han sido contratados para trabajar a bordo de un buque determinado. Dicha prueba se puede proporcionar mediante el suministro de listas de la tripulación, contratos de enrolamiento o cartas de los agentes de las compañías o de los buques, que certifiquen que esas personas pertenecen a la tripulación de tal o cual buque. El documento de identidad de la gente de mar debería expedirlo el empleador (el armador, el operador de buques o un agente de la compañía) y servir de *prueba de empleo* que confiera el derecho de acceso a un buque determinado. El documento debería revestir la forma de un pase aprobado con arreglo a las normas de la OMI y la OIT.

Los datos sobre el empleo podrían facilitarse mediante un microprocesador de lectura mecánica y combinarse con características que permitan controlar el acceso a los buques y a los servicios portuarios, con arreglo a lo dispuesto en el Código Internacional de la OMI para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP). También se deberían tener en cuenta las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El documento de identidad de la gente de mar, junto con el pasaporte y la documentación complementaria a que se hizo referencia anteriormente, brindarían a las autoridades fronterizas elementos suficientes para valorar la buena fe de la gente de mar. Por razones de seguridad, el documento de identidad de la gente de mar no debería bastar por sí solo para motivar la concesión de visados, a menos que esté dotado de un microprocesador de lectura mecánica en el cual conste que el marino está contratado o será contratado para trabajar en un buque. En el instrumento por el que

se revise el Convenio núm. 108 se debería reconocer con claridad que algunos Estados, como Australia, no expiden documentos de identidad a la gente de mar, y obligar en consecuencia a los Estados Miembros que ratifiquen el instrumento a que, en su defecto, admitan los pasaportes válidamente expedidos, junto con una prueba de la contratación de los marinos (por ejemplo cartas de nombramiento).

A partir del 1.º de noviembre de 2003, para poder entrar en Australia todos los marinos extranjeros deberán ser titulares tanto de un pasaporte nacional como de un documento de identidad de la gente de mar. Las autoridades australianas de inmigración considerarán cualquier nueva modalidad de documento de identidad de la gente de mar como un documento de identidad secundario acreditativo de la calidad de marino de su titular. El pasaporte nacional será el principal documento de identidad a efectos de la entrada en el país. Las respuestas del Gobierno australiano al cuestionario deberán leerse a la luz de estas observaciones generales.

*Canadá.* En el instrumento de la OIT propuesto deberían establecerse unos criterios rigurosos, que induzcan a incorporar en los documentos de identidad de la gente de mar algunas características de seguridad y de otra índole propias de los pasaportes. No obstante, aunque con estas nuevas características se incremente la seguridad de los documentos, es esencial que también el proceso de expedición sea seguro, fiable y desemboque en la producción de un documento de buena calidad. Sería en efecto contraproducente preceptuar unas características de alta calidad para un documento que deba expedirse de manera poco fiable (y socavar así su fiabilidad). El pasaporte sigue siendo el documento de viaje más fiable para determinar la identidad y nacionalidad del titular, por lo que Canadá es partidario de que se utilice para verificar la identidad y nacionalidad del titular, junto con otros documentos fiables reconocidos internacionalmente en que se indiquen la condición y referencias del marino. Las respuestas del Gobierno canadiense deberán leerse a la luz de estas consideraciones.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respaldó sin reservas las observaciones generales de la FIA.

*Liberia.* El Gobierno se muestra favorable al nuevo instrumento de la OIT pero, atendiendo a las nuevas exigencias internacionales en materia de seguridad, señala que un Protocolo al actual Convenio núm. 108 de la OIT no constituiría la solución más expeditiva. Lo ideal sería elaborar un nuevo convenio para mejorar la identificación de los marinos. A pesar de ello, el Gobierno reserva su opinión respecto de la cuestión fundamental sobre qué Estado debería expedir el nuevo documento y recuerda que el Estado de abanderamiento es la única autoridad competente respecto del buque y su tripulación multinacional. Además, garantizar la fiabilidad en un número menor de Estados de abanderamiento sería más práctico que hacerlo en un número mayor de Estados que suministran tripulación, toda vez que estos últimos podrían no estar en condiciones de aplicar el sistema de control de calidad, o podrían no querer utilizarlo. Por último, cabría recordar que: i) el nuevo instrumento debería ser objeto de una amplia ratificación, y ii) debería establecer el principio de que los marinos no tuvieran que solicitar visados con arreglo al procedimiento ordinario.

*Nueva Zelandia.* De acuerdo con la legislación, la política y la práctica neocelandesas sobre documentos de identidad de la gente de mar, cualquier extranjero que entre o salga del país debe presentar en la oficina de inmigración que corresponda su pasaporte u otro documento que acredite su identidad. A falta de pasaporte se admiten otros documentos de identidad, entre ellos el documento de identidad de la gente de mar. No obstante, a efectos de identificación se prefiere el pasaporte, ya que: i) es el único medio de identificación que permite determinar los datos biométricos y los relativos a la nacionalidad, y vincularlos entre sí; y ii) los documentos de identidad de los marinos pueden alterarse con facilidad y, dadas las distintas normas aplicadas internacionalmente, no se consideran tan seguros ni duraderos como el pasaporte. Los tripulantes no están obligados a solicitar un visado si su embarcación permanece en Nueva Zelandia durante un período inferior o igual a 28 días contado a partir de la fecha de su primera entrada

a puerto. Sin embargo, no se concederá permiso o exención alguna para entrar en Nueva Zelanda a quienes hayan sido condenados a una pena de reclusión de 12 meses o más en los cinco últimos años, o a una pena de privación de libertad de cinco años o más. Si Nueva Zelanda no ratificó el Convenio núm. 108 fue en gran medida porque en sus políticas de inmigración concede suma importancia a la protección de los intereses del país. Si se llegase a adoptar el documento de identidad de la gente de mar como documento de identidad reforzado, sería preciso proceder a una revisión cabal de los vigentes procedimientos de expedición y de seguridad. En Nueva Zelanda el pasaporte es el principal medio de identificación, por lo que la adopción de un nuevo documento obligaría a duplicar los actuales procedimientos e infraestructuras. Ante el reconocimiento y la aceptación universales del pasaporte, Nueva Zelanda no apoyaría la adopción de un nuevo documento de identidad que lo sustituyera. Sería preferible que todos los marinos presentaran el pasaporte para identificarse cada vez que entrasen o saliesen del país. En cambio, Nueva Zelanda sí respalda la utilización complementaria de los documentos de identidad de la gente de mar con el fin de garantizar la exención legal de visado durante los 28 días de estancia en el país. Nueva Zelanda también es partidaria de que se adopte un modelo internacional acordado que permita reducir los riesgos de alteración de los documentos. La respuesta presentada por Nueva Zelanda al cuestionario de la OIT se basa en las indicaciones antes mencionadas.

**Business New Zealand:** La organización de empleadores se adhiere a la postura del Gobierno, según queda reflejado en las respuestas al cuestionario de la OIT.

**Países Bajos.** Cabría cuestionar el valor añadido del documento de identidad de la gente de mar propuesto. En primer lugar, el documento sólo podría servir de prueba de identidad si en él se incluyesen características similares a las de los pasaportes, en cuyo caso cabría preguntarse por qué no se utiliza sencillamente el pasaporte para dicho fin. En segundo lugar, ni el documento propuesto ni el pasaporte podrían servir de prueba del empleo de un marino a bordo de un buque determinado, extremo que tampoco podrían confirmar los países expedidores. Como prueba del empleo de un miembro de la tripulación, las autoridades fronterizas exigirán siempre documentación adicional adecuada, que podría proporcionar perfectamente un agente del buque o de la compañía, o que podría facilitarse mediante el suministro de una lista de la tripulación, con arreglo a la práctica actual.

**FWZ:** El documento de identidad de los marinos debería ser un visado global, tanto para el enrolamiento y la terminación del servicio a bordo del buque como, sobre todo, para la licencia temporal en tierra y otros fines de bienestar del marino. El documento se debería utilizar en aras de una identificación segura y verificable. No sería adecuado utilizar datos biométricos en el documento de la gente de mar si no se utilizan también de manera habitual con otras personas, ya que los marinos podrían considerar que se les trata como delincuentes potenciales. Procede destacar la norma 3.24 del anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional de la OACI (Convenio de Chicago): normas internacionales y prácticas recomendadas en materia de facilitación, en cuya virtud se debería expedir un certificado profesional de identidad, sin demora y de manera gratuita. No existen razones para aplicar un régimen distinto a la gente de mar. La FWZ propone que se añada al artículo 2 del anteproyecto una disposición según la cual la expedición del documento de la gente de mar debería ser gratuita.

**Polonia.** Los documentos de identidad de la gente de mar son de hecho los pasaportes, que sirven para confirmar la identidad de los marinos, definir sus relaciones con el país de expedición y permitirles cruzar las fronteras nacionales. Con arreglo a la legislación nacional vigente, las libretas de los marinos no cumplen los requisitos básicos en materia de protección de los documentos frente a la falsificación.

La *FIA* es partidaria de que se adopte un nuevo instrumento de la OIT para mejorar las disposiciones del Convenio núm. 108 a fin de que con ello se atienda a las preocupaciones relativas a la seguridad marítima y se facilite el tráfico comercial legal en el ámbito internacio-

nal. No obstante, es importante no perder de vista el objetivo principal de los documentos de identidad de la gente de mar, contemplado en el artículo 6 del Convenio núm. 108: permitir a los marinos obviar la necesidad de solicitar un visado por los cauces habituales cada vez que entren en el territorio de un Estado parte para fines diversos (licencia temporal en tierra, tránsito para enrolarse en un buque o repatriación). En el nuevo instrumento se debería recoger este principio importante y se debería seguir reconociendo la índole especial del empleo de los marinos. En el anteproyecto presentado no se hace suficiente hincapié en esta cuestión. Por tanto, se recalca con especial énfasis la respuesta de la FIA a las preguntas B4 a), b) y c). Es igualmente importante que los Estados Miembros de la OIT reconozcan que cualquier nuevo instrumento en que se pretenda abordar la cuestión de los documentos de identidad en el ámbito de la seguridad marítima difícilmente alcanzará su objetivo si no lo ratifican la mayoría de los Estados marítimos, *incluidos los que no ratificaron el Convenio núm. 108*. Por ello, el texto del nuevo instrumento debería ser lo más sencillo posible y evitar la inclusión de detalles innecesarios que pudieran obstaculizar una ratificación general.

## A. Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar

### A1. EXPEDICIÓN DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD AL MARINO

*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. (Véase el artículo 2.1 del anteproyecto.)* **P. A1, a)**

*Respuestas afirmativas:* 57. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Asociación de Armadores de Alemania (VDR) (Alemania); Sindicato Nacional de Armadores (Syndarma) (Brasil); Asociación Nacional de Armadores A.G. (ANA) y Confederación de la Producción y del Comercio (CPC) (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Consejo de Estados Unidos para el Comercio Internacional (USCIB) (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); Asociación de Empleadores de Indonesia (APINDO) y Asociación de Armadores de Indonesia (INSA) (Indonesia); Confederación Italiana de Armadores (CONFITARMA) (Italia); Federación de Empleadores de Namibia (NEF) (Namibia); Cámara Marítima de Panamá (CMP) (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* Confederación Nacional de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo y Fluvial (CONTTMAF) (Brasil); Congreso del Trabajo del Canadá (CLC) (Canadá); Confederación de Trabajadores Rerum Novarum (CTRN) (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); Sindicato Nacional y Profesional de Oficiales de la Marina Mercante (SNPOMM), Federación de Oficiales de la Marina Mercante (FOMM), Sindicato Nacional del Personal Dirigente de Navegación (SNCNMM), y Federación Nacional de Sindicatos Marítimos (FNSM) (Francia); Sindicato Nacional de Trabajadores de Indonesia (SPNI) (Indonesia); Federación Italiana de Trabajadores del Sector del Transporte (FILTCGIL) (Italia); Confederación General de Trabajadores de Mauritania (CGTM) (Mauritania); Sindicato Nacional de Trabajadores de Namibia (NUNW) (Namibia); Bloque Sindical Nacional (BNS) y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. Estados Unidos, Hungría y Liberia.

*Organización de trabajadores:* Asociación Panameña de Oficiales de Marina (APOM) (Panamá).

*Otra respuesta:* 1. Australia.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: Las autoridades del Estado cuya nacionalidad ostenta el marino son las que mejor facultadas están para acreditar y comprobar la identidad y nacionalidad del titular del documento. Además, el Estado cuya nacionalidad posee el marino ya debería estar dotado de los procedimientos e infraestructura necesarios a estos efectos.

*Argelia.* El documento debe expedirlo la autoridad nacional competente únicamente a nacionales.

*Australia.* Si se optase por el documento de la gente de mar basado en la identidad, sería ideal que en cada país hubiera una autoridad expedidora central, encargada de otorgar este documento sólo a nacionales. Ahora bien, como el pasaporte nacional ya desempeña la función de identificación, el documento de la gente de mar debería cumplir otro propósito: el de acreditar el empleo de la persona como marino. Dado el ámbito internacional del sector del transporte marítimo, parecería aceptable que los Estados pudieran expedir también documentos de identidad de gente de mar a nacionales de otros países que trabajen o vivan en su territorio, siempre que estos documentos incluyan puntos de conexión con el pasaporte de los marinos. También podría expedir el documento la compañía que emplea al marino por el tiempo de contratación, mientras la identidad vendría acreditada por el país de la nacionalidad que ostente el interesado, mediante la expedición de un pasaporte oficial.

*Azerbaiyán.* El Gobierno señala que la Confederación de Sindicatos no está de acuerdo.

*Brasil.* CONTTMAF: El proceso de expedición sería más seguro.

*Syndarma:* La autoridad nacional competente es la que mejor facultada está para comprobar la identidad y la nacionalidad de la persona de que se trate.

*Bulgaria.* No cabe duda de que las autoridades nacionales del país del titular del documento son las que mejor facultadas están para acreditar y comprobar su identidad y nacionalidad. Además, esta solución estaría en consonancia con la legislación nacional búlgara.

*China.* Sólo el Estado cuya nacionalidad ostente el marino puede confirmar y comprobar eficazmente la identidad de éste y sus antecedentes personales.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores hace suyos los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Las disposiciones del instrumento deberían regir todos los aspectos del documento.

*Eritrea.* De este modo se podrían controlar los documentos falsificados.

*Estados Unidos.* Tomando nota de las prácticas actuales, esto impediría a los Estados Unidos seguir expidiendo documentos para nacionales de otros países, pero con permiso de residencia permanente en los Estados Unidos, lo cual coartaría los esfuerzos por armonizar el documento de identidad mercante (MMD) con el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108). Por consiguiente, el texto debería incluir «o del Estado de residencia permanente del marino, o donde éste ha obtenido asilo». Además, el sistema debería demostrar que los documentos sólo se expiden sobre la base de pasaportes válidos que cumplan los requisitos señalados en este instrumento.

USCIB: Los marinos extranjeros que residan legalmente en un país deberían tener derecho a que se les expida un documento en pie de igualdad con los nacionales, salvo que concurren circunstancias excepcionales.

*Estonia.* ESA: Cuando el país de residencia sea distinto del de la nacionalidad, podría resultar poco razonable aplicar este criterio.

*Francia.* La redacción del párrafo 2 del artículo 2 del anteproyecto («No obstante ...»), en que se hace referencia a las disposiciones pertinentes del Convenio núm. 108, parece incoherente con la propuesta de reservar la expedición del documento de identidad únicamente a los nacionales. Es aconsejable no limitar el ámbito de aplicación del nuevo instrumento.

*Honduras.* Sólo deberían permitirse excepciones cuando la documentación facilitada sea suficiente.

*Hungría.* Según la nueva legislación nacional, el documento de identidad contendrá información sobre la nacionalidad, etcétera. No obstante las autoridades húngaras se lo expedirán a todas aquellas personas que trabajen a bordo de buques húngaros, independientemente de su nacionalidad.

*India.* Sólo las autoridades nacionales pueden acreditar claramente la identidad del marino.

*Indonesia.* APINDO: Siempre que sea posible, el Estado de abanderamiento debería ser el encargado de la identificación, dado que a bordo de los buques trabajan marinos con diferentes nacionalidades.

INSA: La condición de los marinos podrá acreditarse mediante un procedimiento de firma a bordo del buque.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores se adhiere al comentario de la FIA.

Lega Pesca: La organización manifiesta su acuerdo.

*Japón.* En el Japón, este documento se suele expedir también a los ciudadanos de países extranjeros que trabajan en buques japoneses, a fin de garantizar, entre otros extremos, las condiciones de empleo de cada marino, y acreditar su identidad. El alcance de las excepciones

señaladas en el anteproyecto es, por consiguiente, demasiado reducido. El Gobierno aprobará esta propuesta si se amplía el alcance de las excepciones indicadas en la pregunta A1, b).

*Liberia.* El Estado de abanderamiento es el que mejor habilitado está para expedir documentos de identidad, pues es, en primer lugar, el punto de conexión entre el marino, el buque, el armador, el responsable de la seguridad del buque y, en el caso de Liberia, el jefe de la tripulación del buque. En segundo lugar, en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW), 1995, de la OMI, el Estado de abanderamiento es responsable de acreditar las cualificaciones y los títulos del marino. Por consiguiente, el Estado de abanderamiento ya está debidamente equipado para proporcionar una identificación normalizada y dispone de una infraestructura moderna para asegurar unos criterios biométricos uniformes. Además, la solución propuesta podría retrasar excesivamente a los buques. La mayoría de los buques de crucero cuenta con personal de entre veinte y cien nacionalidades distintas, y la comprobación de la identidad de una tripulación multinacional tomaría muchas horas, incluso días, si a estos efectos las autoridades de inmigración del Estado del puerto tuviesen que comprobar múltiples sitios Web y ponerse en contacto con los muchos Estados de que son nacionales los tripulantes. De esta manera, en cambio, una simple consulta al Estado de abanderamiento bastaría para comprobar la identidad de los marinos. Además, algunos Estados de que son nacionales los miembros de la tripulación ya han señalado que sin asistencia internacional son incapaces de asumir la responsabilidad de expedir documentos de identidad para los marinos. El Gobierno opina que el pasaporte debería ser el documento de identidad por antonomasia, y que el Estado de abanderamiento debería encargarse de expedir el documento de identidad del marino. En efecto, si bien el capitán del buque podría apreciar fácilmente las diferencias eventuales entre documentos de un mismo Estado de abanderamiento, que son los mismos para todos los tripulantes, no estaría en cambio familiarizado con los documentos expedidos por los Estados de las nacionalidades respectivas de los tripulantes del buque.

*Panamá.* APOM: El registro abierto de Panamá podría verse afectado, a menos que se autoricen las validaciones.

*Reino Unido.* El Estado cuya nacionalidad/ciudadanía ostente el marino es la autoridad más competente para expedir la documentación.

*Rumania.* El Estado del que sea nacional el marino es el que mejor facultado está para comprobar la información.

*FIA.* La FIA está de acuerdo con la propuesta. De expedir los documentos debe encargarse la autoridad nacional del país de residencia del marino, que habitualmente es el país que también expide su pasaporte. La autoridad ya debería conocer los procedimientos para acreditar y comprobar la identidad y nacionalidad del titular del documento. Si participan diversos organismos del país de residencia del marino, será la autoridad competente del Estado que proporcione el trabajo la que se hallará en mejores condiciones para coordinar este proceso.

**P. 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). (Véase el artículo 2.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 41. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Belarús, Chile, China, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Finlandia, Francia, Guatemala, Indonesia, Japón, Kazajstán, Liberia,

Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); APINDO e INSA (Indonesia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de la Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); Federación de la Gente de Mar de los Países Bajos (FWZ) (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 17. Argelia, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Honduras, India, Italia, Kuwait, Líbano, Nueva Zelanda, Países Bajos, Federación de Rusia y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* SNPOMM, FOMM, y SNCNMM (Francia), y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Otras respuestas:* 2. Australia y Hungría.

#### *Otros casos excepcionales*

*Dinamarca.* El Gobierno propone que se contemple el supuesto del marino no nacional que goce de residencia permanente en el Estado de abanderamiento y que no tenga relación alguna con su país de origen, el cual puede no ser parte en el Convenio, o carecer de industria marítima.

*Estonia.* ESA: Convendría añadir el caso de los residentes que tributen en el país de que se trate.

*Filipinas.* Debería otorgarse a los aprendices extranjeros que no sean nacionales de Estados renegados y que cursen estudios marítimos un documento de identidad específico, única y exclusivamente en su calidad de estudiantes, y no como empleados.

*Japón.* Debería añadirse el supuesto de los marinos extranjeros contratados a bordo de un buque que se halle bajo jurisdicción del Estado de que se trate (el Estado de abanderamiento).

*Líbano.* La única excepción deberían constituirlos los ciudadanos del mismo país que tengan también otra nacionalidad, siempre que puedan comprobarse sus datos.

*Nigeria.* El Gobierno propone los casos de naturalización y de doble nacionalidad.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La Asociación no se opone, en principio, a la solución propuesta. Manifiesta su apoyo a las observaciones de la FIA.

*Argelia.* No debería admitirse excepción alguna. Sólo los nacionales que sean marinos de acuerdo con la definición del artículo 1 del Convenio núm. 108 deberían tener derecho a que se les expida el documento de identidad.

*Australia.* Normalmente, los refugiados y los apátridas pueden conseguir un documento de identidad verificable del país en el que residen. Si este documento de identidad es fiable, no existe motivo alguno para dispensar a estas personas un trato diferenciado en cuanto a la expedición del documento de identidad de la gente de mar.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores remite a la respuesta que formuló a la pregunta A1, a).

Syndarma: La adopción del Protocolo resultaría útil sólo si gozase de la mayor aceptación posible. La cuestión compleja de los refugiados podría dificultar esta adhesión, por lo que debería tratarse en otros instrumentos internacionales específicos, o bien en una resolución de la Conferencia de la OIT.

*Bulgaria.* En estos casos, la legislación nacional búlgara no prevé la expedición de ningún tipo de pasaporte para gente de mar.

*Canadá.* Las excepciones deberían ser menos y referirse sólo a personas, ya sean refugiadas o apátridas, a las que se haya otorgado la residencia permanente.

*República Checa.* La legislación nacional sólo autoriza que se expidan libretas de marinos a los no nacionales en los casos en que los solicitantes sean residentes permanentes.

*Chile.* CPC: La organización de empleadores solicita que dispongan de un permiso de residencia.

*Cuba.* Véase la respuesta a la pregunta A1, d).

*Dinamarca.* Convendría determinar si el Estado de abanderamiento puede expedir un documento de identidad de gente de mar en los casos excepcionales mencionados.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos.* Los únicos extranjeros que en la actualidad tienen derecho a obtener el MMD son aquellos que han sido admitidos en los Estados Unidos como residentes permanentes. El otorgarlo a otros extranjeros obligaría a enmendar la ley.

USCIB: Las excepciones previstas a este respecto son demasiado limitadas, pues también cabría incluir entre ellas el supuesto de los extranjeros que se encuentran en situación legal. En el instrumento se deberían prever disposiciones muy concretas al respecto.

*Estonia.* ESA: Si se toma en consideración el derecho de la gente de mar a trabajar, estas excepciones no son bastante amplias.

*Filipinas.* El país de origen de los estudiantes extranjeros debería acordar formalmente con el Estado receptor que la estancia temporal de éstos tenga una finalidad únicamente educativa, y que sean repatriados tan pronto como hayan finalizado los estudios marítimos.

*Francia.* El supuesto contemplado entre paréntesis en la pregunta A1, b) no puede mantenerse, por cuanto se refiere a personas cuya identidad y nacionalidad no pueden comprobarse con certeza, lo cual no sería aceptable en términos de seguridad. Los conceptos de «refugiado» y «apátrida» se interpretarán con arreglo a las definiciones previstas en los instrumentos internacionales pertinentes.

Armadores de Francia: Ello podría coartar considerablemente la ratificación del nuevo instrumento.

*Grecia.* Según la legislación nacional, el documento de identidad de la gente de mar sólo se expide a los nacionales griegos.

*Honduras.* El documento de identidad de la gente de mar sólo debe expedirse a refugiados y apátridas, de conformidad con lo dispuesto en los convenios internacionales correspondientes.

*Hungría.* El Gobierno no considera necesario que se haga mención de las excepciones.

*India.* La inclusión de estas excepciones podría redundar en perjuicio de la seguridad.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores hace alusión al supuesto problemático de los marinos que no puedan obtener un documento de su propio país.

INSA: La organización de empleadores recuerda que los refugiados y los apátridas no tienen ni pasaporte ni documento de identidad de gente de mar.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Japón.* Ningún Estado Miembro debería verse privado del derecho de expedir un documento de identidad a marinos extranjeros que se incorporen a trabajar en un buque que se halle bajo su jurisdicción.

*Liberia.* El Gobierno se muestra favorable, siempre que pueda comprobarse la identidad de las personas apátridas, y que el Estado de abanderamiento expida el documento.

*Myanmar.* Esta cuestión es materia de política nacional.

*Namibia.* Algunas leyes nacionales pueden no permitir la expedición en dichos supuestos. NUNW: Esta cuestión se debe tratar con arreglo a la legislación nacional del país.

*Nigeria.* El Gobierno se muestra de acuerdo con el objetivo de la identificación y de registro apropiados.

*Noruega.* Estas excepciones sólo pueden aceptarse una vez comprobada la identidad de la persona de que se trate.

*Nueva Zelandia.* Las excepciones corresponderían a aquellas personas que se considera gozan de la condición de refugiados de conformidad con el Convenio de Naciones Unidas pertinente. No debe hacerse una excepción con las personas que desean obtener la condición de refugiados o que son apátridas. La expedición en estos casos desvirtuaría el objetivo del documento, que aporta credibilidad a la identidad del titular en aquellos casos en que no es posible acreditarla en un principio.

*Países Bajos.* FWZ: Ningún Estado distinto del Estado de residencia puede expedir el documento.

*Panamá.* Los documentos de identidad sólo deberían expedirse a refugiados cuyos documentos sean válidos y hayan sido emitidos por una administración que figure en la Lista Blanca de la Organización Marítima Internacional (OMI).

CMP: El documento sólo debería expedirse a los marinos refugiados que hayan obtenido asilo.

*Reino Unido.* Sí, pero puede haber nacionales de terceros países residentes en el Estado de contratación que no puedan obtener la documentación de sus autoridades nacionales. Además, deberían acordarse unas definiciones coherentes para estas categorías, y los Estados de

contratación deberían tener derecho a rechazar la documentación cuando no se cumplan los criterios acordados o existan dudas al respecto.

*Rumania.* Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania: Los documentos de identidad sólo deberían expedirse a aquellos marinos que hayan obtenido o, por lo menos, acreditado su nacionalidad.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: Las personas que no sean nacionales deberían ser contratadas como marinos de acuerdo con su permiso de residencia y trabajo expedido por el Estado de residencia.

*FIA.* La FIA no está conforme con esta propuesta. En principio, no ve objeción a que el Estado pueda expedir documentos a refugiados o a personas apátridas, pero la cuestión fundamental estriba en determinar si procedería exigir a los Estados Miembros que acepten documentos de identidad expedidos por otros Estados Miembros a no nacionales con el objeto de facilitarles el permiso en tierra o de tránsito. La principal preocupación de la FIA es la escasa probabilidad de que el nuevo instrumento logre su propósito si no lo ratifican todos los Estados marítimos principales. Desde su punto de vista, la inclusión de la disposición propuesta agregaría al nuevo instrumento una complejidad que mermaría notablemente sus probabilidades de obtener una adhesión amplia. Ello podría suceder en particular cuando los gobiernos pasen a considerar la incidencia del artículo 2 del párrafo 2, en el contexto del artículo 6 del Convenio núm. 108, y sus obligaciones de facilitar la entrada a los marinos refugiados con licencia temporal en tierra o en tránsito, sin perjuicio del derecho fundamental de los Estados parte a impedir la entrada a cualquier marino en virtud del artículo 6, párrafo 4 del Convenio. La FIA considera que resultaría más apropiado abordar en otros tratados internacionales más amplios la cuestión de la expedición de documentos de identidad a marinos refugiados. Si pese a ello se decidiese contemplar esta cuestión en el nuevo instrumento, convendría proceder a la adopción de una resolución específica de la Conferencia Internacional del Trabajo.

**P. 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. (Véase el artículo 2.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 46. Albania, Arabia Saudita, Belarús, República Checa, Chile, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Guatemala, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* APINDO e INSA (Indonesia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); SPNI

(Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 10. Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, China, Filipinas, Grecia, Honduras e India.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia), y CONFITARMA (Italia).

*Organizaciones de trabajadores:* SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia).

*Otras respuestas:* 5. Alemania, Australia, Croacia, Hungría y Líbano.

### Comentarios

*Alemania.* El documento de identidad de la gente de mar sólo puede expedirse a refugiados a los que se haya concedido asilo.

VDR: La organización de empleadores expresa su conformidad con los comentarios de la FIA.

*Argentina.* No sólo el Estado de residencia, sino también el Estado cuya nacionalidad posea el marino, debería ser competente para otorgarlo.

*Australia.* El Gobierno se remite a las respuestas que formuló las preguntas A1, a) y b).

*Brasil.* CONTTMAF: Un Estado que admite a un refugiado actúa indudablemente con un mínimo de garantías en lo que respecta a su identidad.

Syndarma: Esta cuestión debería dejarse a discreción de los Estados, dadas las dificultades que comporta la ratificación.

*Bulgaria.* Corresponde a cada Estado decidir acerca de los supuestos en que puede expedirse un documento de identidad a un marino no nacional.

*Canadá.* El Estado no debería expedir documentos de identidad de la gente de mar a personas a las que no haya otorgado residencia permanente, sino únicamente a las que disfruten de una situación legal en el Estado y sean gente de mar de buena fe. En el Canadá, la residencia permanente supone el derecho de regreso, siempre y cuando la persona no haya perdido su condición de residente.

*República Checa.* El Gobierno se pronuncia a favor y remite a su comentario a la pregunta A1, b).

*Chile.* El Gobierno sólo está de acuerdo en los casos en que el Estado haya otorgado al marino su nacionalidad. En Chile, la legislación vigente dispone que es necesario ostentar la nacionalidad chilena para obtener el título de marino.

*China.* En China, el documento de identidad para la gente de mar sólo puede expedirse a los nacionales chinos.

*Dinamarca.* El documento de identidad no debería expedirse a las personas que todavía no hayan obtenido asilo. Además, el documento sólo debería expedirse a las personas que cumplan

las condiciones necesarias para obtener el pasaporte, de acuerdo con la legislación nacional para refugiados, apátridas, etcétera.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores expresa su conformidad con los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos.* El Gobierno está conforme y remite a las otras excepciones indicadas en sus comentarios a la pregunta A1, a). Observa que el Consejo Mundial de Navegación solicita la ubicación adecuada de esta disposición.

*USCIB:* Esta cuestión viene contemplada en la legislación nacional aplicable a todos los ciudadanos.

*Francia.* En este caso, sólo debería expedir el documento el Estado que haya otorgado a la persona de que se trate la condición de refugiado. De igual modo, sólo podría considerarse apátrida a una persona a la que se haya otorgado tal condición con arreglo a la legislación internacional pertinente. En principio, los refugiados y apátridas legales son residentes por largos períodos de tiempo y deben ser readmitidos en el territorio del Estado que les ha concedido dicha condición.

*Armadores de Francia:* La organización de empleadores expresa su desacuerdo y remite a sus comentarios a la pregunta A1, b).

*Grecia.* El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A1, b).

*Honduras.* Debe contemplarse la posibilidad de que el documento sea expedido por el país de la nacionalidad del marino, o por el país en el que éste tenga residencia legal.

*India.* Por motivos de seguridad cabría dejar la cuestión de la expedición a discreción de cada Estado Miembro.

*Indonesia.* APINDO: Rara vez cometen los marinos actos de terrorismo, toda vez que los buques son muy fáciles de controlar.

*INSA:* El Estado que concede el asilo debería expedir al refugiado un pasaporte y un documento de identidad de gente de mar.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores se adhiere a los comentarios de la FIA.

*Legia Pesca:* La organización expresa su conformidad.

*Líbano.* El Gobierno está de acuerdo sólo en lo que respecta a la excepción mencionada en su respuesta a la pregunta A1, b).

*Liberia.* El Gobierno manifiesta su conformidad, siempre que sea el Estado de abanderamiento el que expida el documento.

*Lituania.* El Estado que haya otorgado un permiso de residencia a un marino debería ser el único en poder expedir a este último un documento de identidad de gente de mar.

*Namibia.* Sólo el Estado que haya otorgado asilo a un marino debería expedir a este último un documento de identidad de gente de mar, que en este caso debería expirar cuando el refugiado regrese a su país de origen.

*Noruega.* El Gobierno sostiene que el documento de identidad sólo debería expedirse en los casos en que se ha otorgado asilo.

*Nueva Zelandia.* Ateniéndose a la respuesta del Gobierno a la pregunta A1, a), el documento sólo debería expedirse a aquellas personas a las que se haya concedido asilo.

*Panamá.* El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A1, b).

*CMP:* La organización de empleadores no está de acuerdo en que se expidan documentos de identidad a personas apátridas.

*Polonia.* El Gobierno considera que la solución propuesta es compatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre el estatuto de los refugiados, de 1954, ratificada por Polonia. Sin embargo, no parece aconsejable incluir en los documentos de identidad de la gente de mar información por lo cual se confirme que se ha otorgado la condición de refugiado.

*Portugal.* Portugal no ha ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el estatuto de los apátridas.

*Rumania.* El Gobierno expresa su conformidad, pero sólo en lo que respecta a los Estados que hayan concedido asilo a los refugiados o un permiso de residencia a los apátridas de que se trate, por cuanto ello permite una comprobación segura de la identidad.

*Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania:* La organización de trabajadores sólo está de acuerdo en que sean los Estados que hayan concedido a los apátridas un permiso de residencia si éstos exigen los documentos de identidad.

*FIA.* La organización expresa su desacuerdo. Debería dejarse a discreción de cada Estado Miembro el determinar los supuestos en que puede expedirse un documento de identidad a un marino no nacional. La inclusión del párrafo 2 del artículo 2 propuesto debería mermar las perspectivas de una ratificación amplia.

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. (Véase el artículo 2.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajistán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 7. Azerbaiyán, Belarús, Chile, Ecuador, Eritrea, España y Honduras.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); INSA (Indonesia), y CMP (Panamá).

*Organización de trabajadores:* FNSM (Francia).

*Otras respuestas:* 2. Croacia y Hungría.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: Esta solución permitiría reducir los obstáculos a una ratificación amplia. Por la misma razón, no debería obligarse a los Estados Miembros ratificantes a aceptar documentos de identidad de la gente de mar expedidos a refugiados por otro Estado Miembro con miras a facilitarles un permiso en tierra o de tránsito.

*Argelia.* Deberían suprimirse las excepciones previstas en el artículo 2.2, i) y ii) del anteproyecto. La carencia de un certificado que acredite la nacionalidad y de cualquier información sobre los antecedentes civiles y penales de la persona interesada impediría toda identificación efectiva.

*Australia.* No se debería obligar a los Estados a expedir documentos de identidad a los apátridas. Esta cuestión no debería constituir un problema, independientemente de que sea el empleador o el Estado empleador el que haya expedido el documento de identidad del marino.

*Azerbaiyán.* El Gobierno señala que la Compañía Naviera del Caspio del Estado de Azerbaiyán está de acuerdo.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores remite a la respuesta que formuló a la pregunta A1, a).

Syndarma: Más valdría no incluir referencias específicas a esta cuestión en el instrumento.

*Bulgaria.* Indica que la propuesta se ajusta al tenor de la legislación búlgara.

*Chile.* El Estado estará obligado a otorgar un documento de identidad cuando se cumplan todos los requisitos previstos a tal efecto.

*Costa Rica.* La Dirección General de Migración y Extranjería expresa su desacuerdo, puesto que si no se obliga al Estado Miembro a expedir el documento de identidad en tales casos, es muy probable que ningún otro Estado acredite a los refugiados y a las personas apátridas con dicho documento.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores hace suyos los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* En este caso hay que otorgarle personalidad jurídica al trabajador, aunque sea a título provisional.

*España.* Debería garantizarse que el marino disponga de documentación.

*Estonia.* ESA: La organización de empleadores hace referencia al riesgo de discriminación. El hecho de aceptar a estas personas también implicaría reconocer su derecho a trabajar.

*Filipinas.* La obtención de documentos de identidad para la gente de mar no es un derecho de nacimiento, sino un privilegio, por lo que su expedición es una prerrogativa del Estado de que se trate.

*Francia.* Si un refugiado o un apátrida pudiera constituir una amenaza para la seguridad, el Estado de que se trate podrá reservarse el derecho de no expedirle el documento de identidad.

Armadores de Francia: La organización de empleadores remite a los comentarios de la FIA sobre las dificultades que pueda plantear este punto.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: El período de residencia debería ser superior a 15 años.

*Honduras.* El Gobierno expresa su desacuerdo y remite a su comentario a la pregunta A1, c), i).

*Hungría.* El Gobierno remite a su comentario a la pregunta A1, a), y se mantiene neutral.

*India.* Las decisiones relativas a estos supuestos deben dejarse a discreción de cada Estado Miembro.

*Indonesia.* INSA: Debe obligarse al Estado que concede el asilo a expedir documentos de viaje, como pasaportes o documentos de identidad de gente de mar.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores comparte los comentarios de la FIA.

Legia Pesca: La organización no está de acuerdo. El Estado debe expedir el documento de identidad en cualquier caso.

*Liberia.* El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A1, c), i).

*Malta.* El Gobierno señala que los representantes de los trabajadores no están de acuerdo a este respecto.

*Namibia.* En estos casos la expedición debería ser facultativa. No obstante, ante el endurecimiento de la legislación sobre inmigración registrado en muchos países y regiones, ello podría crear un problema para la gente de mar.

*Nicaragua.* De existir dudas sobre el carácter excepcional de un caso, debería ser el Estado el que decida si procede o no expedir el documento de identidad del marino.

*Nigeria.* No debería ser obligatorio expedir el documento de identidad a no nacionales, a menos que se cumplan los requisitos previstos a efectos de salvaguardar la seguridad nacional.

*Panamá.* CMP: Un marino que haya obtenido asilo debería disfrutar del derecho a ejercer su oficio bajo la bandera del Estado que se lo haya otorgado.

*Uruguay.* El Gobierno observa que se debería adoptar un criterio claro al respecto.

*FIA.* La FIA está de acuerdo con esta solución, dado que reduciría los obstáculos a una ratificación amplia. Por la misma razón, no debería obligarse a los Estados Miembros ratificantes a aceptar documentos de identidad de la gente de mar expedidos a refugiados por otro Estado Miembro para facilitarles una licencia en tierra o un permiso de tránsito. No obstante, el párrafo 2 del artículo 2 propuesto parece proporcionar la solución opuesta, en contradicción con el párrafo 4, del artículo 6 del Convenio núm. 108 (referido al derecho fundamental de denegar la entrada). Como según el nuevo instrumento nada impide a los Estados Miembros expedir documentos de identidad a marinos que tengan la condición de refugiados, sería mejor no incluir una referencia específica a esta cuestión.

*¿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)? (Véase el artículo 2.2 del anteproyecto.)* **P. A1, d)**

*Respuestas afirmativas:* 42. Albania, Alemania, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); Asociación de Armadores del Reino de los Países Bajos (KVRN) (Países Bajos); CMP (Panamá), y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, SNCNMM y FNSM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); BNS (Rumania); Organización Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 17. Argelia, Arabia Saudita, Azerbaiyán, China, Egipto, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, India, Líbano, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Qatar y Federación de Rusia.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 2. Hungría y Mauricio.

### *Comentarios*

*Alemania.* El Gobierno considera que en estos casos la expedición podría coordinarse con el Estado de origen.

VDR: Ocasionalmente, por ejemplo, cuando el país de la nacionalidad del marino deje de existir, redundaría en interés de los empleadores que el país que ha otorgado un permiso de residencia permanente a no nacionales sea el que deba autorizar la expedición de los documentos de identidad para estas personas. No obstante, esta cuestión debería contemplarse más bien en una resolución de la Conferencia de la OIT.

*Arabia Saudita.* El documento de identidad sólo se expide a nacionales saudíes.

*Australia.* El Gobierno sostiene que mientras sean el empleador o el Estado empleador los que expidan los documentos de identidad a la gente de mar, no se plantea problema alguno. A este respecto, remite a su respuesta a la pregunta A1, a).

*Brasil.* CONTTMAF: El Estado que haya otorgado la residencia permanente está plenamente habilitado para comprobar los documentos necesarios para expedir el documento de identidad.

*Syndarma*: El documento debería ser expedido por el Estado cuya nacionalidad posea el marino, y sólo excepcionalmente por el país de residencia permanente cuando se trate de no nacionales. Considera preferible que no se incluya esta disposición.

*Canadá*. El Gobierno expresa su acuerdo, pero sólo en lo que respecta a las excepciones mencionadas en sus comentarios a la pregunta A1, c).

*Chile*. ANA: Esta propuesta debería incorporarse a una resolución y no al nuevo instrumento.

CPC: El Estado puede ejercer un control sobre los residentes.

*Costa Rica*. La Dirección General de Migración y Extranjería expresa su desacuerdo debido a la dificultad que supone el controlar debidamente la utilización de estos documentos por parte de extranjeros.

*Cuba*. La posibilidad de expedir el documento de identidad a los marinos residentes permanentes ayudaría a resolver el problema actual de muchos marinos que no residen en sus países de origen, entre los que se incluyen marinos cubanos.

*Dinamarca*. El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A1, b).

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores se adhiere a los comentarios de la FIA.

*Egipto*. El documento de identidad para la gente de mar sólo debería expedirse a los nacionales.

*Estados Unidos*. El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando la autoridad expedidora compruebe la información y la validez de los documentos originales utilizados para la expedición. Ello presupone que los documentos se expiden de conformidad con programas comprobados y elaborados de acuerdo con este instrumento.

*Estonia*. El ser residente y tributar en el país de que se trate debería bastar para adquirir el derecho a obtener un documento de identidad.

*Finlandia*. En este caso el documento puede y debería ser expedido en el extranjero por las autoridades nacionales del país de origen del marino.

*Francia*. El Gobierno reserva su posición respecto a la legislación comunitaria que se está elaborando sobre los residentes por períodos largos.

Armadores de Francia: La organización de empleadores remite a las condiciones detalladas que se indican en los comentarios de la FIA.

*Grecia*. La disposición mencionada no debería ser obligatoria.

*Honduras*. El Gobierno expresa su conformidad, siempre y cuando el marino acredite su formación y la autoridad de inmigración autorice la expedición.

*India*. Sólo el Estado que haya expedido el pasaporte debería estar facultado para emitir los documentos de identidad de la gente de mar.

*Indonesia*. INSA: Sólo el Estado cuya nacionalidad posea el marino debería estar facultado para emitir el documento de identidad.

*Italia*. CONFITARMA: La organización de empleadores remite a los comentarios de la FIA.

Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón*. También debería ser posible expedir documentos de identidad a marinos extranjeros que trabajen en buques bajo la jurisdicción del Estado de abanderamiento. Para otros casos

excepcionales, como el de los refugiados, la decisión debería dejarse a discreción de cada Estado Miembro.

*Líbano.* El Gobierno expresa su desacuerdo ante a la dificultad que entrañaría comprobar la identidad en este caso.

*Liberia.* El Gobierno expresa provisionalmente su conformidad con esta propuesta. No obstante, señala que algunos Estados de nacionalidad de los marinos no estarían dispuestos a expedir documentos de identidad y certificados de capacidad válidos con tal de poder controlar los derechos a pensiones. En efecto, en algunos países se exige a los marinos con derecho a pensión que presenten todos los certificados y documentación marítimos para poder cobrarla. De lo que se trata es de determinar cómo podría un marino cumplir, en este sistema, los requisitos del nuevo instrumento, si el Estado de abanderamiento no le expide el documento.

*Malta.* El Gobierno se muestra de acuerdo siempre y cuando el titular no posea un documento similar expedido por otro Estado en virtud de otro criterio de conexión.

*Namibia.* El Gobierno está de acuerdo con esta propuesta, siempre y cuando la disposición pertinente sea facultativa.

*Nigeria.* En la mayoría de los Estados, la obtención del documento de identidad presupone necesariamente la previa obtención de un permiso de residencia permanente.

*Noruega.* El país de nacionalidad del marino debería ser el responsable de expedir los documentos de viaje, que podrían obtenerse en el extranjero a través del consulado del país de que se trate.

*Polonia.* El Gobierno considera que el concepto de «residencia permanente» es muy genérico. Con arreglo a su legislación, un extranjero puede permanecer en su territorio si dispone de un visado, de un permiso de residencia por un período determinado o de un permiso de establecimiento. Por consiguiente, parece aconsejable definir una categoría de «residencia permanente» que proporcione a los apátridas el derecho a ser titulares de un documento de identidad de marino. Este derecho sólo deberían ejercerlo las personas que se encuentren en Polonia con un permiso de establecimiento o de residencia por un período determinado.

*Portugal.* El marino debería tener residencia legal y cumplir otros requisitos jurídicos, como en particular tener la intención de trabajar en un buque que enarbole el pabellón del Estado expedidor y tener un contrato con un armador de dicho Estado. Siempre tendrá que comprobarse la autenticidad de los documentos de viaje de los marinos nacionales de terceros Estados.

*Reino Unido.* En circunstancias tasadas, podría resultar adecuado que el país de residencia expida documentos a no nacionales que no puedan obtener dichos documentos del país del cual sean nacionales.

*Rumania.* Un marino dotado de un permiso de residencia debería tener derecho a trabajar.

*República Unida de Tanzania.* El Gobierno expresa su conformidad, siempre y cuando el marino haya recibido formación profesional y sea titular de un certificado de capacidad.

*FIA.* La organización se muestra de acuerdo con la propuesta, pero en determinadas condiciones. En supuestos tasados, como cuando el país de la nacionalidad del marino haya dejado de existir, redundaría en interés de los empleadores permitir la expedición de documentos de identidad a no nacionales por parte del país del que han obtenido el permiso de residencia permanente. Para limitar los obstáculos a la ratificación quizá resulte preferible no incluir en el instrumento una referencia específica a esta cuestión. Una vez más, lo esencial es determinar si, para acreditar la identidad, los Estados podrían proceder a las mismas comprobaciones con los

no nacionales que con los nacionales. Como los Estados portuarios tienen el derecho, que no la obligación, de autorizar la entrada cuando se les presenten documentos ajustados a lo dispuesto en el Convenio núm. 108 o al nuevo instrumento, poca claridad aportará el añadir una referencia específica a esta cuestión, que de ser de necesario debería abordarse a través de una resolución de la Conferencia de la OIT.

*¿Qué documentos necesitan las autoridades competentes de su país para expedir un documento de identidad de la gente de mar? (Véase el artículo 2 del anteproyecto.)* **P. A1, e)**

### Resuestas

*Alemania.* Pasaporte o permiso de residencia, y la prueba de la contratación a bordo de un buque mercante con pabellón alemán.

*Arabia Saudita.* Nacionalidad saudita; cualificaciones técnicas con experiencia laboral a bordo de un buque; contrato de trabajo marítimo (si lo hubiere), y haber cumplido 18 años de edad.

*Argelia.* Certificado de nacionalidad; antecedentes penales; certificado médico de capacidad física para trabajar y certificado de cualificaciones y títulos profesionales.

*Argentina.* Los documentos que se exigen para expedir un pasaporte y los que acreditan la titulación necesaria del marino.

*Australia.* Australia no expide documentos de identidad para gente de mar a marinos australianos. Estos llevan sus propios pasaportes, más la documentación que les han facilitado sus empleadores para demostrar su buena fe como marinos.

*Azerbaiyán.* Pasaporte; dos fotografías y la declaración del empleador.

*Belarus.* Pasaporte; diploma del capitán del buque o certificado de miembro de la tripulación; solicitud de un armador o empleador; formulario de solicitud del documento; extracto de los antecedentes profesionales de los diez últimos años y carné del servicio militar.

*Brasil.* CONTTMAF: Acta de nacimiento o de matrimonio; carta de presentación del Departamento de Puertos y Costas (DPC); libro de admisión y registro, y una fotografía.

*Syndarma: Idem.*

*Bulgaria.* Solicitud con datos personales; fotografías; una carta del armador que certifique el empleo en un buque, y certificado de capacidad.

*Canadá.* Acta de nacimiento; carné de identidad o pasaporte.

*República Checa.* Carné de identidad o pasaporte; antigua libreta de marino o certificado de empleo expedido por el armador o la compañía de la tripulación; certificado de grupo sanguíneo, y certificado de capacidad.

*Chile.* Carné de identidad y certificado de antecedentes; un certificado médico que confirme la capacidad física para trabajar; título de educación media, y un certificado de cualificaciones y títulos profesionales.

*ANA y CPC:* La organización de empleadores también menciona el carné de identidad y una fotografía reciente.

*China.* El solicitante debería tener la nacionalidad china y ser marino de profesión. Además, no debe existir impedimento legal alguno que obste a su salida del país.

*Costa Rica.* Carné de identidad y documento expedido por el empleador, en el que se indiquen la ocupación y la función.

*Croacia.* Certificado de instrucción sobre seguridad básica (Convenio STCW VI/1, de la OMI) y certificado de estado de salud.

*Cuba.* Cada Estado regula este aspecto con los documentos que certifican la identidad y la ocupación.

*Dinamarca.* Pasaporte o permiso de conducir, y acta de nacimiento (originales).

*Ecuador.* No se tiene acceso a esta información.

*Egipto.* Acta de nacimiento; copia del carné de identidad; antecedentes policiales; informe del servicio militar; copias de las cualificaciones de educación básica, y certificado de estado de salud.

*Eritrea.* Los marinos deben ser súbditos de Eritrea y tener formación académica o experiencia como marino. Se llevan a cabo exámenes de personalidad y reconocimientos médicos.

*Estados Unidos.* Justificante de la ciudadanía estadounidense (por ejemplo, acta de nacimiento, pasaporte de los Estados Unidos, certificado de naturalización), o, para los extranjeros, «pruebas documentales dimanantes del Servicio de Migración y Naturalización (INS) de los Estados Unidos de que el marino ha sido admitido legalmente en los Estados Unidos para su residencia permanente», a cuyos efectos probatorios se considerarán aceptables una tarjeta de registro de extranjeros visada adecuadamente por el INS, o una declaración de intención de adoptar la nacionalidad estadounidense emitida por un tribunal de naturalización.

*Estonia.* Formulario de solicitud; carné de identidad; dos fotografías; confirmación del empleador o de la oficina del empleador, y resguardo del pago de la tarifa estatal.

*Filipinas.* Acta de nacimiento en papel oficial no falsificable (SECPA) autenticado por la Oficina Nacional de Estadística (organismo estatal); acreditación de la Oficina Nacional de Investigación (NBI); certificación de haber cursado los estudios más avanzados realizados (como mínimo, estudios secundarios para marineros/personal no marítimo); licencia para ejercer la profesión de marino para el personal de cubierta y de máquinas de la Comisión de Reglamentación Profesional (PRC); certificado de haber seguido curso de seguridad básica y otros cursos de formación de conformidad con el Convenio STCW de la OMI, enmendado en 1995, y justificante de la experiencia marítima para marineros y personal no marítimo.

*Finlandia.* Formulario de la solicitud; fotografías, y certificado que acredite que la persona es marino.

*Francia.* Una oferta de empleo en firme por parte de un armador, que se concretará con un contrato de trabajo una vez finalizado el proceso de identificación; un certificado que acredite la capacidad física para trabajar, emitido por el servicio médico de la gente de mar; una fotocopia de las cualificaciones profesionales; antecedentes penales; dos fotografías; acta de nacimiento o cualquier documento que acredite la filiación; para los marinos naturalizados franceses, un documento que acredite dicha condición.

*Grecia.* Certificación de la ciudadanía griega; certificado de estado de salud; certificación de haber cumplido el servicio militar; certificación de ausencia de antecedentes penales (por ejemplo por contrabando), y certificación de autenticidad de los datos incluidos en el carné de identidad (fotografía).

*Honduras.* Justificante de los cursos de formación realizados y documentación personal.

*Hungría.* Certificado de estado de salud y capacidad física para realizar el trabajo; certificado sobre viajes anteriores, si los hubiere; certificado de las cualificaciones necesarias; documento de datos personales del solicitante; antecedentes profesionales, si los hubiere, y certificado de capacidad.

*India.* Pasaporte; certificado de capacidad o que acredite la formación prescrita para cada categoría de marino; certificado de estado de salud; certificado del curso de introducción prescrito de conformidad con el Código STCW, y una fotografía.

*Indonesia.* Pasaporte y otros documentos.

APINDO: Es obligatorio un informe de buena conducta emitido por el departamento de policía.

INSA: La libreta de marino y la carta de oferta de empleo de un armador.

*Italia.* Acta de nacimiento; acreditación de la nacionalidad; certificado de capacidad para trabajar, emitido por el médico del puerto; certificado de vacunación contra la viruela; certificado que acredite que el marino sabe nadar y remar, expedido por la autoridad marítima competente; para los marinos menores de 18 años, una autorización escrita de los padres o del tutor; certificado en el que conste el domicilio en una ciudad italiana; otros documentos profesionales de menor importancia y una fotografía.

Legia Pesca: La organización también exige tres fotografías (una de las cuales debe estar autenticada), y un certificado de vacunación contra el tétanos.

*Japón.* Formulario de solicitud; certificado de empleo; copia del libro de familia o de documentos por los que se acrediten la autenticidad del nombre, el domicilio y la fecha de nacimiento del marino, y una fotografía.

*Kazajstán.* Pasaporte; certificado de capacidad del marino; antecedentes de empleo; certificado de empleo emitido por el armador. El Gobierno señala que, en cualquier caso, en Kazajstán todavía no se expide documento de identidad a marinos.

*Kuwait.* Pasaporte; justificante de empleo en un buque de una compañía registrada en el país, y formulario de solicitud.

*Liberia.* Pasaporte válido; reconocimiento médico válido; carta de compromiso de un empleador legal de un buque con pabellón de Liberia; solicitud con declaración jurada, y fotografía reciente.

*Lituania.* Pasaporte lituano y certificado de capacidad.

*Malta.* Carné de identidad o pasaporte; certificado de las cualificaciones y títulos profesionales, y de la experiencia en el mar expresada en tiempo de trabajo; certificado de estado de salud, y certificado de conducta expedido por el departamento de policía.

*Mauritania.* CGTM: Diploma de la escuela marítima; certificado de ciudadanía; acta de nacimiento; certificado de reconocimiento médico; fotografías de identidad; libreta de identidad protegida contra toda falsificación (que incluya filigranas en las páginas).

*Mauricio.* Historial profesional.

*Myanmar.* Documento nacional de identidad.

*Namibia.* Los documentos nacionales de identidad (carné de identidad y pasaporte).

NEF: Carné de identidad; libreta del marino, y documentos que acrediten las cualificaciones.

NUNW: La libreta del marino.

*Nicaragua.* En el caso de los nacionales, carné de identidad; pasaporte y acta de nacimiento; para los extranjeros, permiso de residencia y pasaporte.

*Nigeria.* Visado; acta de nacimiento; apellidos y otros nombres; domicilio del solicitante, y datos de los empleadores.

*Noruega.* Pasaporte.

*Nueva Zelanda.* Nueva Zelanda no ha ratificado el Convenio núm. 108, por lo que no expide documentos de identidad a la gente de mar.

*Países Bajos.* A los marinos holandeses no se les expiden documentos de identidad de gente de mar, sino únicamente una libreta matriz (Monsterboekje), que es una hoja de servicios, no un documento de identidad.

*Panamá.* APOM: Pasaporte; certificado de estado de salud; diploma académico, y certificado de capacidad.

*Perú.* Título o certificado emitido por la Escuela Nacional de la Marina Mercante Almirante Grau, y certificado de estado de salud.

*Polonia.* Carné de identidad o pasaporte; autorización de un órgano responsable en cuestiones civiles para que el solicitante pueda cruzar la frontera, y, en el caso de los extranjeros, certificado de residencia permanente.

*Portugal.* Dos fotografías recientes en color; fotocopia del carné de identidad; autorización del padre, de la madre o del tutor, con firma autenticada ante notario (en el caso de los marinos mayores de 16 años y menores de 18); documento o documentos que acrediten las cualificaciones y títulos profesionales; certificado de capacidad física y psíquica para trabajar, fotocopia de la tarjeta personal de salud, con mención de las vacunas contra el tétanos y otras vacunas prescritas por la legislación vigente; un certificado que acredite formación o conocimientos en materia de seguridad y supervivencia en el mar.

*Qatar.* Certificados de capacidad para gente de mar y referencias de los empleadores.

*Reino Unido.* i) Ostentar la ciudadanía británica, o poseer pasaporte británico y residencia permanente en el Reino Unido; o bien ostentar la nacionalidad de un país de la Commonwealth y tener residencia permanente en el Reino Unido; o bien ser ciudadano irlandés; ii) una carta de una compañía naviera de buena fe que acredite la competencia del marino.

*Rumania.* Carné de identidad; certificado de las cualificaciones y títulos profesionales; certificado de estado de salud, y certificado de formación básica de conformidad con el Convenio STCW.

Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania: Acta de nacimiento y documento de solicitud de empleo emitido por el armador o la compañía naviera.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: *currículum vitae*, formulario de solicitud, y certificado del órgano militar correspondiente o informe militar por el que se confirme que el marino ha cumplido el servicio militar.

*República Árabe Siria.* Certificado legal de la policía criminal; justificante de haber cumplido el servicio militar; certificado de estado de salud; certificado de finalización del primer curso de marinos, y dos fotografías.

*República Unida de Tanzania.* Acta de nacimiento o declaración jurada de nacimiento y certificado pertinente de capacidad en actividades marítimas, emitidos por un organismo competente.

*Ucrania.* Las autoridades competentes solicitan documentos que acrediten las cualificaciones del marino, así como la contratación por parte del armador/empleador.

*Uruguay.* Carné de identidad; carné de salud; libreta de embarque, y certificado del grupo sanguíneo.

### *Resumen de la Oficina*

Las respuestas son reflejo de una conformidad casi unánime con la propuesta de que el documento de identidad de la gente de mar sólo lo pueda expedir el Estado cuya nacionalidad ostente el marino, ya que por definición es el que mejor habilitado está para contrastar la información facilitada en el documento. En una respuesta negativa se sostuvo con firmeza que la expedición debería corresponder al Estado de abanderamiento.

El apoyo expresado respecto a la expedición excepcional de un documento de identidad para la gente de mar a refugiados y personas apátridas fue más moderado, ya que sólo alrededor de la mitad de respuestas recibidas al respecto fueron afirmativas. Con todo, en algunas de ellas se propuso la expedición excepcional de un documento de identidad a otras categorías de marinos, siempre y cuando se pudiera comprobar su identidad.

En el caso de los refugiados, la mayoría de las respuestas coincidieron en que el documento sólo debería expedirlo el Estado que haya concedido el derecho de asilo, si bien expresaron la conveniencia de que los países no se vieran obligados a ello.

Más de la mitad de las respuestas coincidieron en que los Estados deberían poder expedir el documento a los extranjeros que tuvieran permiso de residencia permanente.

La mayoría de los países exigieron más de un documento para acreditar la identidad, a saber: el pasaporte, un certificado de identidad, el acta de nacimiento, el certificado de nacionalidad y, en algunos casos, también pruebas justificativas de la formación y de la aptitud profesionales.

## A2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD

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

*Respuestas afirmativas:* 58. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA

(Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicatos de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Finlandia y Uruguay.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización está de acuerdo con los comentarios de la FIA.

*Argelia.* Es necesario con objeto de establecer un modelo internacionalmente aceptado.

*Australia.* En el instrumento se deberían tener en cuenta los principios establecidos por la OACI y el documento de identidad debería tener un formato uniforme que las autoridades de inmigración puedan reconocer con facilidad. En el instrumento sólo se deberían determinar los requisitos básicos, mientras que los de carácter tecnológico deberían indicarse en el modelo de documento de identidad de la gente de mar incluido en el anexo.

*Brasil.* CONTTMAF: La unificación de las normas debería facilitar su reconocimiento internacional.

*Syndarma:* El documento debería reunir los criterios fijados para ser reconocido inmediatamente por los funcionarios de inmigración lo cual facilitaría así la identificación.

*Bulgaria.* El documento de identidad debería cumplir los criterios de uniformidad para que los funcionarios de inmigración puedan reconocerlo de forma inmediata. Debería recoger información suficiente, que pueda comprobarse con facilidad utilizando un material uniforme que sea asequible.

*Chile.* ANA: Así se facilitaría su aceptación a escala mundial.

CPC: Cada país es soberano en la materia.

*Costa Rica.* Así se evitan las falsificaciones del documento.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* El Gobierno señala que de esta forma se puede controlar con más exactitud y precisión cada uno de los documentos.

*Egipto.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se tengan debidamente en cuenta los derechos humanos y la legislación en materia de protección de datos, y se eviten complicaciones de orden práctico.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo, aunque solicita que el documento se ajuste a las normas pertinentes internacionalmente aceptadas — véase, asimismo, el comentario a la

pregunta A2, d) — y al anterior informe presentado por los Estados Unidos el 12 de abril de 2002 (MSC 75/17/34). En ese documento se incluía una serie de propuestas sobre la identificación de la gente de mar y se reafirmaba el deseo del Gobierno de que, con objeto de mejorar la seguridad marítima, en el documento de identidad de la gente de mar se fijasen normas más estrictas. Asimismo, se sugería que en el nuevo documento de identidad de la gente de mar se alcanzasen los siguientes objetivos: i) la identificación segura y verificable por medio de una norma que permita garantizar que el receptor del documento es la misma persona que su titular y que se pueda comprobar la autenticidad de este último por alguna fuente; ii) la uniformidad por medio de una norma universal; iii) la aceptabilidad por medio de una norma conveniente, de fácil aplicación, económica, que no coarte los intercambios mercantiles; iv) la fiabilidad mediante una norma de aplicación práctica; v) la seguridad por medio de una norma que garantice que el sistema no dé pie a situaciones intermedias, y vi) la posibilidad de interacción mediante una norma que permita el intercambio de información entre los Estados Miembros a través de un sistema de identificación de la gente de mar que ofrezca un acceso inmediato a los datos. El Gobierno opinaba, además, que, para cumplir esos objetivos, en el documento de identidad de la gente de mar, o el sistema que lo encierre, se deberían indicar los siguientes elementos: una fotografía digital, la firma del titular, la autoridad expedidora, una prueba de nacionalidad, las cualificaciones del marino, el permiso de entrada en otros países y una plantilla biométrica (elaborada con arreglo a la normativa ISO).

*Finlandia.* El Gobierno considera que cada Estado Miembro ratificante debería decidir sobre la forma y el contenido precisos del documento de identidad de la gente de mar, y con arreglo a lo dispuesto en el Convenio núm. 108. Los requisitos deberían seguir enunciándose en términos generales, y no debería establecerse una norma uniforme.

*Francia.* Estos criterios deberían ajustarse a aquellos definidos por la OACI para los documentos de viaje. El documento debería incluir, una fotografía integrada, así como una zona de lectura mecánica como la definida por la OACI. Las demás características del documento, como el fondo de impresión o los materiales utilizados, no deberían definirse de manera demasiado pormenorizada.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: El documento debería ser impermeable, infalsificable e imputrescible.

*India.* Un formato uniforme facilitaría el reconocimiento del documento de identidad.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo con los comentarios de la FIA.

Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Líbano.* El Gobierno propone que se aumente el número de términos codificados.

*Liberia.* El Gobierno sugiere que en el nuevo instrumento sólo se fijen criterios mínimos, y que la autoridad expedidora del documento pueda incorporar elementos adicionales.

*Namibia.* Ello impediría la falsificación o adulteración de los documentos.

*Nigeria.* Así se facilitaría a los funcionarios de inmigración la identificación del documento.

*Países Bajos.* La uniformidad de las normas es un elemento importante.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se tenga en cuenta la nueva tecnología; por ejemplo, en el caso de Panamá, los nuevos pasaportes.

*Portugal.* Deberían fijarse de acuerdo con los criterios establecidos en el documento 9303 de la OACI: Normas de seguridad de los documentos de viaje de lectura mecánica y en el texto del Consejo Europeo titulado: «Requisitos mínimos de seguridad para los documentos de viaje de la Unión Europea».

*Uruguay.* Las características físicas se dan al conocerse el propio documento.

*FIA.* Un documento reconocido internacionalmente, que se ajustara a un formato uniforme, facilitaría enormemente el reconocimiento y la aceptación de los documentos de identidad de la gente de mar por las autoridades nacionales competentes. Asimismo, beneficiaría a los empleadores que suelen emplear a marinos de diferentes nacionalidades. La cuestión clave es asegurarse de que los documentos de identidad reúnan los criterios uniformes, lo que permitirá que sean inmediatamente reconocidos por los funcionarios de inmigración en todo el mundo. En el documento debería figurar información suficiente — en un formato que pueda comprobarse fácilmente utilizando un equipo económico concebido según normas mundiales — que permita a los Estados rectores del puerto confirmar la identidad de la persona en cuestión.

**P. 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.*

*Respuestas afirmativas: 54.* Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organización Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas: 4.* Arabia Saudita, Ecuador, Finlandia y Japón.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Organización de trabajadores:* FNSM (Francia).

*Otras respuestas: 3.* Alemania, Myanmar y Polonia.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo siempre que sea aceptado por la mayoría de los gobiernos y no desaliente la ratificación general.

*Arabia Saudita.* El nuevo instrumento debería atenerse al Convenio núm. 108 y no ir más allá.

*Australia.* El Gobierno remite a su respuesta a la pregunta A2, a).

*Brasil.* CONTTMAF: La organización remite a su respuesta a la pregunta A2, a).

*Syndarma:* La organización está de acuerdo, siempre que la gran mayoría de los gobiernos así lo acepte y que ello no coarte la adopción del Protocolo.

*Bulgaria.* El Gobierno indica que los actuales documentos de identidad búlgaros se estructuran de conformidad con el documento 9303 de la OACI y que el formato del pasaporte (incluido el pasaporte de la gente de mar) es CI-3.

*Canadá.* En el instrumento sólo deberían indicarse criterios mínimos. La norma internacional debería corresponder a las normas de la OACI en materia de documentos de viaje.

*China.* Un modelo internacionalmente aceptado facilitaría la identificación a los funcionarios de inmigración de diversos países.

*Croacia.* El modelo internacional debería servir de pauta de orientación.

*Dinamarca.* Con referencia a la regla I/2 del Convenio STCW de la OMI y a la sección A-I/2 del Código STCW de la OMI, en el nuevo instrumento podría incluirse un anexo en el que se describa la forma del documento de identidad de la gente de mar; las partes ratificantes tendrían la posibilidad de utilizar un formato diferente siempre que incluyese la información requerida.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* El Gobierno no está a favor de un modelo internacional, a menos que cada país le confiera de una forma entendible y clara de manera que pueda ser fácilmente manejable y comprensible.

*Egipto.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el documento de identidad de la gente de mar sea expedido por la autoridad competente y de acuerdo con la legislación nacional.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se aborden con acierto las cuestiones de la lectura mecánica y el derecho a la intimidad.

*Filipinas.* El Gobierno está de acuerdo con la uniformidad.

*Finlandia.* El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A2, a).

*Francia.* El Gobierno se refiere a su respuesta a la pregunta A2, a).

*Honduras.* El Gobierno considera que es preferible que el formato sea uniforme para todos los países, e incluya idéntica información.

*India.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el nuevo elemento sea de aplicación práctica y económica para todos los países.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo siempre que ello no genere dificultades de empleo para la gente de mar.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores concuerda con los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca*: La organización está de acuerdo.

*Japón*. Esta propuesta parece ir mucho más allá de la propuesta inicial de establecer una norma clara.

*Liberia*. El Gobierno está de acuerdo en relación con la distinción mencionada en la pregunta A2, a). El modelo elegido debería ser aceptado a nivel internacional y elaborarse siguiendo las pautas de una tarjeta bancaria corriente.

*Namibia*. La norma debería seguir enunciándose en términos generales.

*Nicaragua*. El Gobierno está de acuerdo, siempre que el modelo sea conforme a las normas internacionales sobre documentos de viaje.

*Nigeria*. El Gobierno está de acuerdo con la uniformidad de las normas.

*Países Bajos*. Ello impediría el recurso a una amplia gama de modelos, como ocurre actualmente.

*Qatar*. Si no se aceptan los documentos expedidos por los diferentes Estados, el instrumento carecerá de propósito.

*Reino Unido*. El Gobierno está de acuerdo. Sería sensato aplicar las normas reconocidas internacionalmente para los documentos de viaje y de identidad previstos en el documento 9303 de la OACI.

*Rumania*. Así resultará mucho más difícil falsificar los documentos de identidad de la gente de mar.

*FIA*. En principio, resultaría útil para los empleadores que todos los documentos de identidad tuvieran una apariencia y un formato lo más parecidos posible. Por lo tanto, un modelo internacionalmente acordado sería útil, pero sólo en el caso de que fuera aceptado por la mayoría de los gobiernos y no desanimara la ratificación generalizada del nuevo instrumento.

**P. A2, c)** *El modelo internacional debería ser:*

- i) *adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo y reproducido en anexo al nuevo instrumento. (Véase el artículo 3 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas: 54.* Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. Arabia Saudita, España y Japón.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile), y ESA (Estonia).

*Otras respuestas:* 3. Alemania, Myanmar y Polonia.

ii) *y actualizado periódicamente por la Conferencia según un modelo de enmienda simplificado. (Véase el artículo 3 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 49. Albania, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 8. Arabia Saudita, Argelia, China, Honduras, Japón, Kazajstán, Lituania y Federación de Rusia.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); ESA (Estonia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organización de trabajadores:* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Myanmar y Polonia.

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. (Véase el artículo 3 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 50. Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 8. Arabia Saudita, China, Honduras, Japón, Kazajstán, Liberia, Rumania y Federación de Rusia.

*Organizaciones de empleadores:* ESA (Estonia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Otras respuestas:* 3. Alemania, Myanmar y Polonia.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización está de acuerdo, siempre que sea aceptable para la mayoría de los gobiernos y no desaliente la ratificación generalizada del instrumento. No obstante, después no deberían introducirse enmiendas demasiado frecuentes a fin de evitar problemas administrativos en la práctica. Toda labor pormenorizada sobre un modelo revisado podría llevarla a cabo otro órgano tripartito, que se asemeje, por ejemplo, al Grupo mixto de trabajo OMI/OIT que elaboró el modelo detallado para el registro de las horas de trabajo previsto en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Si las enmiendas debieran adoptarse en la Conferencia, se podría apoyar alguna forma de votación por mayoría de dos tercios.

*Australia.* El modelo presentado en el anexo al nuevo instrumento debería llevar fecha de adopción (por ejemplo, el «Anexo 2003»), para que puedan diferenciarse con claridad las distintas actualizaciones de que sea objeto. El procedimiento de enmienda simplificado debería aplicarse únicamente a las disposiciones susceptibles de perder vigencia a raíz de las innovacio-

nes tecnológicas y al modelo del anexo. Convendría contemplar la posibilidad de que el Consejo de Administración apruebe dichas enmiendas, mediante un mecanismo similar al utilizado en la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2002 para aprobar la relación de enfermedades profesionales, prevista en la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales, 2002 (núm. 194). Todos los proyectos de enmienda que no guarden relación con los cambios tecnológicos debería ser objeto del procedimiento de revisión normal.

*Azerbaiyán.* El Gobierno está de acuerdo con todos los apartados e indica que la Confederación de Sindicatos no está de acuerdo con el modelo de enmienda.

*Brasil.* CONTTMAF: La reproducción del modelo en el anexo facilitará la unificación de las normas; el modelo de enmienda, por su parte, proporciona mayor flexibilidad y seguridad al documento.

*Syndarma:* Un modelo internacional permitiría asegurar una actualización a la luz de futuros avances tecnológicos, aunque sólo deberían admitirse las enmiendas de carácter estrictamente necesario de forma que el documento cumpla su objetivo. La adopción de enmiendas por mayoría de dos tercios es razonable, siempre que los principales países marítimos figuren entre esos dos tercios.

*Bulgaria.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que las enmiendas sean esporádicas y se presenten únicamente cuando sean absolutamente necesarias. Un modelo que se actualizase periódicamente crearía confusión y problemas administrativos.

*Canadá.* Los documentos de identidad de la gente de mar deben ser siempre conformes a las normas de la OACI.

*Chile.* Debería hacerse en coordinación con la OMI, que ya estableció criterios sobre la certificación de la calidad profesional de la gente de mar en el Convenio STCW. Además, se considera que convendría incluir disposiciones relativas al documento de identidad de la gente de mar en el Convenio SOLAS.

*China.* El Gobierno no está de acuerdo con la posibilidad de que se presenten enmiendas, ya que considera aconsejable que se mantenga el mismo modelo de documento de identidad. La introducción de cambios periódicos impondría una carga gravosa a los gobiernos que debieran expedir gran número de documentos de ese tipo. Asimismo, indica que según las organizaciones de la gente de mar el costo de la renovación de los documentos no debería correr a cargo de los propios marinos.

*Croacia.* No debería abrumarse a los marinos ni a la administración con enmiendas demasiado frecuentes al documento.

*Dinamarca.* Deberían preverse disposiciones transitorias apropiadas para que los documentos de identidad de la gente de mar expedidos antes de la adopción de las eventuales enmiendas al instrumento no pierdan validez antes de caducar.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores está de acuerdo con los comentarios de la FIA.

*Egipto.* Se debería conceder a los Estados Miembros un período de transición suficiente para que puedan introducir todo cambio necesario en los documentos de identidad de la gente de mar, así como en la legislación y la práctica nacionales.

*España.* El Gobierno no está de acuerdo con la propuesta presentada en el inciso i) y mantiene que las autoridades de inmigración consideran que debe ser aprobado por otros organismos.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo, aunque tiene dudas respecto del concepto de productos comercialmente disponibles. Los productos utilizados deberían estar provistos de

medidas de seguridad, y estar dotados de salvaguardias y procesos de seguridad apropiados para su almacenamiento y mantenimiento, de forma que garanticen la integridad del proceso de expedición.

*Estonia.* ESA: Esta propuesta aumentaría el costo de expedición y causaría retrasos, lo cual no redundaría en beneficio de los armadores.

*Grecia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que en este caso los votos se distribuyan de otra manera: la suma de los votos de los representantes de los empleadores y de los trabajadores no debería superar los dos tercios del total de los votos.

*Guatemala.* La mayoría necesaria para cambiar el modelo tal vez sea demasiado alta.

*Honduras.* El Gobierno no está de acuerdo con el procedimiento de enmienda por razones de costos para el marino, y sugiere que se mantenga la información más importante en el formato del documento. Se deberá verificar la información que contenga el documento.

*Indonesia.* APINDO: La organización está de acuerdo, siempre que el costo sea bajo.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores apoya los comentarios presentados por la FIA.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Kazajstán.* Ninguna enmienda debería ser necesaria en el caso de renovación rutinaria de los documentos de identidad, pues el procedimiento resultaría largo y costoso.

*Liberia.* El Gobierno estima que la responsabilidad de actualizar el documento de identidad no debería recaer sobre la Conferencia, sino más bien en el órgano marítimo tripartito que está previsto en el marco de la consolidación de los instrumentos marítimos de la OIT. Se sugiere que a este respecto se adopte una resolución en la Conferencia.

*Nueva Zelandia.* Para el documento de identidad de la gente de mar deberían adoptarse las normas de la OACI en materia de pasaportes.

*Reino Unido.* Con un modelo internacionalmente aceptado el nuevo documento sería fácil de reconocer y se evitaría una gran variación de estilos que haría imposible la lectura mecánica. Por ejemplo, en el Convenio STCW de la OMI se especifica en términos generales cuál debe ser el formato del certificado de capacidad, pero cada país ha desarrollado su propio modelo, con el resultado de que es imposible realizar una lectura mecánica. Asimismo, el Gobierno está de acuerdo con el procedimiento de actualización, pero considera que el modelo internacional no debería actualizarse «periódicamente», sino más bien «cuando sea necesario».

*Rumania.* Las enmiendas deberían adoptarse por mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los Miembros que hayan ratificado este instrumento.

*Ucrania.* Los Estados deberían estar representados en la Conferencia.

*FIA.* La reproducción del modelo internacional en un anexo al nuevo instrumento resultaría útil, pero sólo mientras que así lo acepte la mayoría de los gobiernos y que no se desaliente la ratificación generalizada del instrumento. En vista de la necesidad de tener en cuenta los futuros progresos de la tecnología, sería conveniente que el modelo internacionalmente aceptado pudiera ser enmendado por la Conferencia de conformidad con un procedimiento de enmienda simplificado. No obstante, las enmiendas posteriores deberían ser tan sólo muy esporádicas y presentarse cuando resulten ser absolutamente necesarias. La adopción de un modelo para el cual se prevea una actualización periódica crearía confusión y problemas administrativos. En lo relativo a la competencia de la Conferencia Internacional del Trabajo para adoptar enmiendas, la FIA no está muy convencida de que sea la mejor solución. Podría resultar útil si en el instrumento se contemplase la posibilidad de que la labor pormenorizada sobre un

modelo revisado se confiase a otro órgano, por ejemplo, uno similar al Grupo mixto de trabajo OMI/OIT que elaboró el modelo detallado para el registro de las horas de trabajo previsto en el Convenio núm. 180. Si las enmiendas deben adoptarse en la Conferencia, en principio cabría respaldar la exigencia de una mayoría de dos tercios, pero siempre que ésta no desalentase la ratificación generalizada del nuevo instrumento.

*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:* **P. A2, d)**

- 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. (Véase el artículo 4.1, i) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNVR (Países Bajos); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. China, Eritrea y República Árabe Siria.

*Otras respuestas:* 3. Alemania, Cuba y Polonia.

#### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización apoya los comentarios de la FIA.

*Arabia Saudita.* Así se facilitará la detección de toda falsificación.

*Argelia.* Se incrementaría así la fiabilidad de los documentos de identidad de la gente de mar.

*Brasil.* CONTTMAF: Cualquier mecanismo destinado a aumentar la seguridad del documento es bienvenido.

*Syndarma:* La organización de empleadores está de acuerdo con esta premisa lógica, pero convendría cuidar de que la tecnología adoptada sea práctica y asequible para la mayoría de los Estados.

*Bulgaria.* La tecnología debería ser, a un tiempo, lo suficientemente avanzada como para atender a las preocupaciones que suscita la seguridad, y lo suficientemente práctica y asequible.

*Canadá.* CLC: El documento de identidad debe ser eficaz en función del costo y no suponer una carga demasiado pesada para los marinos. Habida cuenta de que se tratará de un requisito para los intercambios comerciales entre el Norte y el Sur, el Gobierno debería estudiar muy en serio la posibilidad de financiar todas las operaciones que supone la primera expedición.

*China.* Convendría tener en cuenta los gastos inherentes a la utilización de «las tecnologías más recientes». Además, se trata de un término ambiguo que no conviene definir.

*Costa Rica.* Es necesaria una tecnología que garantice la legitimidad del documento.

*CTRN:* La organización considera que las tecnologías deberían ser eficaces y no imponer cargas no razonables sobre la gente de mar.

*Cuba.* El nuevo instrumento debería fijar con claridad los criterios relativos a las características físicas del documento de identidad y establecer un modelo internacionalmente aceptado. El Gobierno está de acuerdo en que deben tomarse medidas internacionales de seguridad para evitar fraudes, pero no las que se proponen, pues ello conllevaría grandes gastos que el país no está en condiciones de asimilar.

*Dinamarca.* El documento de identidad de la gente de mar debería cumplir (en lo que respecta a los Estados miembros de la UE) las normas mínimas establecidas en la Resolución del Consejo Europeo, de 17 de octubre de 2000, relativa a las normas mínimas de seguridad para los documentos de viaje de los Estados miembros de la Unión Europea.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización apoya los comentarios de la FIA.

*Egipto.* El Gobierno está de acuerdo, pero siempre que se tenga en cuenta la tecnología disponible a nivel nacional y que se establezca una distinción entre los marinos que trabajan en buques en alta mar o en aguas territoriales.

*Eritrea.* Es posible que algunos países no adquieran la tecnología necesaria, lo cual podría crear problemas de aplicación.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo y sugiere que se incluya la siguiente salvedad: «sin perjuicio de las normas reconocidas y acordadas por la OIT, que habrán de incluirse en este documento».

*USCIB:* La organización de empleadores está de acuerdo siempre que la interpretación de la frase «las tecnologías más recientes» no sea limitada.

*Estonia.* ESA: La organización de empleadores señala que algunas expresiones utilizadas en el texto, como por ejemplo «más recientes», «más avanzadas» o «en la medida de lo posible» deberían matizarse, por no resultar razonables.

*Finlandia.* Si se adoptasen requisitos específicos para el documento de identidad, el Gobierno estaría de acuerdo.

*Francia.* Si el documento de identidad adoptase la forma de una libreta, deberían incluirse en ella, entre otros elementos, una fotografía integrada, un fondo cuidadosamente impreso y

difícil de imitar, una zona de lectura mecánica y una página de identidad diferente de la cubierta.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el costo sea razonable.

*India.* Dicha tecnología debería ser asequible y estar disponible en la mayoría de los países.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo siempre que el costo sea bajo.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

FILT-CGIL: El documento de identidad debe ser eficaz en función del costo y no suponer cargas demasiado onerosas a la gente de mar.

Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* Al ser preciso tener en cuenta el costo, la decisión sobre si debe adoptarse dicha tecnología debería dejarse al criterio del país interesado.

*Kazajstán.* El costo del documento de identidad no debe ser superior a 30 dólares de los Estados Unidos.

*Kuwait.* La tecnología debe estar disponible para todos los Estados Miembros, junto con la garantía de los costos financieros y administrativos.

*Liberia.* El Gobierno recomienda que se sustituya la locución «tecnologías más recientes» por «tecnologías de probada eficacia».

*Malta.* Al ser las tecnologías más recientes generalmente las más onerosas, no se puede obligar a los Estados a cumplir este requisito. Además, como los adelantos tecnológicos son continuos, convendría determinar: i) con qué frecuencia han de revisarse las características del documento con objeto de integrar en él los últimos avances, y ii) qué órgano decide qué tecnología más reciente ha de incorporarse en el documento.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, porque el documento de identidad se renueva después de varios años y porque esta medida desalentará la falsificación.

*Nueva Zelandia.* El Gobierno señala que podría plantear problemas a algunos Estados pequeños, como los insulares, que podrían no disponer de esa tecnología.

*Países Bajos.* KVNR: La organización de empleadores está de acuerdo con los incisos i) y ii), y apoya los comentarios de la FIA.

*Rumania.* BNS: La organización de trabajadores solicita que el precio sea ajustado a la realidad y no demasiado oneroso para el marino.

Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania: La organización de trabajadores está de acuerdo. Debería atribuirse un número de serie único (similar al número de la OMI) a cada marino del mundo y todos los Miembros deberían tener acceso al sistema para proceder así a una verificación rápida.

*República Árabe Siria.* El Gobierno no está de acuerdo porque muchos países no pueden utilizar las tecnologías más recientes y sofisticadas. De ser obligatorio, debería preverse a través de la OIT y al costo más bajo posible.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores está de acuerdo siempre que los documentos de identidad sean eficaces en función del costo y no supongan una carga demasiado onerosa para los marinos.

*FIA.* La organización de empleadores está de acuerdo en principio, pero sólo en la medida en que sea compatible con la ratificación generalizada del nuevo instrumento. La tecnología

incorporada debe ser lo suficientemente avanzada como para responder a las preocupaciones de seguridad de los principales Estados portuarios y, al mismo tiempo, ser lo suficientemente práctica y económica como para ser utilizada por el mayor número posible de Miembros.

- 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). (Véase el artículo 4.1, ii) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 58. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNR (Países Bajos); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Italia y Países Bajos.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Organización de trabajadores:* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

#### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización está de acuerdo y remite a su respuesta a la pregunta A2, d), i).

*Arabia Saudita.* Los países en desarrollo podrían utilizar estos materiales y técnicas.

*Australia.* Esta cuestión presupone que el Estado expedirá los documentos de identidad de la gente de mar. El Gobierno sugiere como alternativa que sean los empleadores quienes expidan dichos documentos y remite a su respuesta a la pregunta A1, a).

*Canadá.* Los Estados Miembros deberían utilizar los mismos materiales y técnicas, como ocurre con los pasaportes nacionales. Esta característica aclararía el artículo 4.1, ii) del anteproyecto.

*Chile.* CPC: La organización de empleadores no está de acuerdo porque la seguridad obliga y tiene sus costos.

*China.* El Gobierno reitera que el control debería llevarse a cabo por el menor costo posible.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Egipto.* Debería subvencionarse a los países en desarrollo con herramientas y equipos.

*Estados Unidos.* El Gobierno señala que convendría utilizar el término «a un costo razonable» en vez de «a un costo tan bajo». Con referencia a su respuesta a la pregunta A2, c), reitera su preocupación en relación con los materiales y técnicas que se pueden conseguir en el mercado con demasiada facilidad. Además, la infraestructura que se vaya a adoptar no debería sobrecargar innecesariamente a los Estados Miembros y debería proporcionar medidas de seguridad adecuadas para que el instrumento sea eficaz.

*Finlandia.* El Gobierno está de acuerdo, aunque con ciertas reservas; estima que será difícil cumplir de forma satisfactoria los requisitos en materia de seguridad y calidad.

*Guatemala.* El Gobierno considera que la evaluación del costo es algo subjetiva y pregunta cuán bajo será.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo por razones de reducción de costos.

*India.* El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta A2, d), i).

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores indica que convendría no crear más dificultades para el empleo de los marinos.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA. Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* El Gobierno señala que un sistema de divulgación de información que permita a los países extranjeros, con la salvedad de las autoridades de control de la inmigración, adquirir información directa sobre las cualificaciones de la gente de mar, plantea un problema en relación con la necesidad de proteger el derecho a la intimidad.

*Kazajstán.* El material utilizado debería ser acordado por los Estados Miembros interesados.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, a efectos de conformidad.

*Países Bajos.* La seguridad y protección del derecho a la intimidad son esenciales. Es muy importante que «nadie» pueda adquirir con facilidad los materiales y el equipo utilizados para evitar la falsificación de los documentos de identidad.

*Reino Unido.* El Gobierno está de acuerdo siempre que en el documento se prevean medidas suficientes para evitar manipulaciones y falsificaciones, y para detectar cualquier tentativa al respecto. Aunque conviene tener en cuenta las cuestiones prácticas, como la accesibilidad de los materiales, el costo, la producción, la seguridad de expedición y las bases de datos asociadas

no por ello se debe perder de vista el objetivo buscado en general. Asimismo, los requisitos no deberían ser tan complejos que impidan a las administraciones cumplirlos. Puede haber suficiente flexibilidad como para que las administraciones puedan adoptar medidas específicas en función de sus propias necesidades (es decir, a pesar de las diferentes tecnologías utilizadas en los pasaportes, todos son conformes al modelo internacional y se pueden leer de forma mecánica en todo el mundo).

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores expresa su desacuerdo con objeto de impedir que los Estados costeros expidan los documentos de la gente de mar.

*FIA.* La FIA está de acuerdo y remite a su respuesta a la pregunta A2, d), i).

iii) *el documento de identidad no debería exceder el tamaño de un pasaporte normal. (Véase el artículo 4.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 4. Indonesia, Japón, Qatar y Rumania.

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

#### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo y remite a su respuesta a la pregunta A2, d), i).

*Arabia Saudita.* El documento de identidad no debería ser demasiado grande para que pueda llevarse con facilidad.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo, ya que así se facilitaría su uso.

*Syndarma:* La organización de empleadores considera que es preferible elaborar un documento que no sea muy sofisticado ni difícil de adoptar.

*Chile.* El documento debería ser lo más parecido posible al pasaporte. Debería ser una libreta en la que figuren los embarcos, cursos y habilitaciones, y que tenga la forma de un carné de identidad o una tarjeta de crédito.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Esta solución es necesaria para un manejo fácil.

*Egipto.* El documento de identidad debería constar de diversas páginas y ser práctico de llevar.

*Estados Unidos.* El Gobierno recomienda el formato de tarjeta.

*Finlandia.* Deberían seguirse las normas internacionales vigentes en la materia, como las dispuestas en el documento 9303 de la OACI.

*Francia.* El documento de identidad de la gente de mar debería tener las mismas dimensiones uniformes que los pasaportes nacionales, con objeto de facilitar el control en las fronteras.

*Grecia.* El Gobierno está de acuerdo con las decisiones tomadas sobre el contenido del nuevo documento.

*Honduras.* Para mayor comodidad y por razones de facilidad de manejo.

*India.* Tendría mayor aceptación un documento de identidad de la gente de mar similar a un pasaporte.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo y sugiere el formato de una tarjeta.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores apoya el comentario de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Japón.* Como en el documento de identidad se pueden incluir otros datos además de los destinados a la identificación, esta cuestión debería dejarse a discreción del país interesado.

*Kazajstán.* El documento de identidad debería tener un formato de bolsillo.

*Liberia.* El Gobierno recomienda el tamaño de una tarjeta bancaria, de forma que pueda ajustarse a muchos de los lectores de tarjetas portátiles existentes. La decisión sobre si se elige el formato de tarjeta o de pasaporte debería tomarla el Estado expedidor.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, ya que así la identificación sería más precisa.

*Países Bajos.* El color de la cubierta debería ser uniforme y diferente del utilizado para los pasaportes.

*Polonia.* El Gobierno estima aconsejable que en el artículo 4 del nuevo instrumento y en el anexo A-I, en vez de referirse a un «pasaporte normal» se haga referencia directamente a las normas de la OACI aplicables a los documentos de viaje (dimensiones, datos mínimos y su ubicación, materiales y dispositivos de protección aplicados).

*Qatar.* Los marinos viajan constantemente y, por lo tanto, el documento de viaje debe constar de un número suficiente de páginas para incluir todos los visados necesarios durante su período de validez.

*Reino Unido.* El Gobierno solicita que el documento de identidad sea conforme a lo dispuesto en el documento 9303 de la OACI.

*Rumania.* El tamaño del documento debería ser competencia de cada Miembro.

*Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania:* La organización de trabajadores se refiere a la propuesta que sometió para cambiar el nuevo documento de identidad de la gente de mar.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores está de acuerdo para mayor comodidad del marino.

*FIA.* Por cuestiones prácticas, la FIA está de acuerdo, pero sólo en la medida en que no redunde en menoscabo de una ratificación generalizada del instrumento.

*iv) otras especificaciones relativas a las características físicas del documento de identidad.*

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización apoya los comentarios de la FIA.

*Australia.* Las características materiales del documento se determinarán en función de su contenido. Así, por ejemplo, si se incluyen certificados de capacidad o la hoja de servicios, es más probable que adopte la forma de una libreta o de una tarjeta de lectura mecánica. Por lo tanto, no se debería tomar una decisión definitiva hasta que se conozca con claridad la opinión de la Conferencia al respecto.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores indica que el documento debería ser resistente al desgaste y a la humedad.

*Syndarma:* La información incluida en el documento debería ser la mínima necesaria para alcanzar su objetivo.

*Bulgaria.* Si resultase estrictamente necesario atender a las preocupaciones que los principales Estados portuarios tienen en materia de seguridad, deberían incorporarse otras características materiales, siempre que sean suficientemente prácticas y asequibles.

*Canadá.* El Gobierno vuelve a referirse a las normas de la OACI.

*Chile.* Debería tratarse de una libreta de embarco y una tarjeta de identidad profesional. La primera serviría para el registro de identificación, embarcos, cursos habilitantes, aptitud física y vigencia de acuerdo con el Convenio STCW de la OMI, y la segunda sólo para la identificación personal del marino.

*Croacia.* En el documento se debería incluir una fotografía cubierta por una protección (plastificación) o un sello.

*Dinamarca.* El Gobierno remite a su respuesta a la pregunta A2, d), i).

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización apoya los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* El documento debe ser bilingüe: idioma original e inglés.

*Egipto.* El documento de identidad debería tener un color distintivo, llevar el escudo y la bandera del Estado expedidor, y guardarse en una funda protectora.

*Estados Unidos.* El Gobierno preferiría que el documento tenga mayor duración que un pasaporte, sea fácilmente distinguible de éste, y lo suficientemente pequeño como para llevarlo en la cartera. Las perforaciones y grabaciones con láser en el momento de la expedición deberían reducirse al mínimo. Además, debería ser conforme a la norma ISO 7810 (la norma ISO 7816 si se trata de una tarjeta con circuitos integrados) y examinarse de conformidad con la norma ISO 10373. La norma NIST IS 2.0 debería tenerse en cuenta a efectos de interfuncionalidad.

USCIB: La organización de empleadores sugiere que, a la luz de las condiciones de trabajo de la gente de mar, el documento sea similar a una tarjeta de crédito y se dote de la mejor tecnología.

*Estonia.* Deberían aplicarse las normas de la OACI.

*Finlandia.* El Gobierno vuelve a referirse al documento 9303 de la OACI.

*Francia.* El Gobierno remite a su respuesta a la pregunta A2, a) y d).

Armadores de Francia: La organización de empleadores indica que el documento debería incluir la información mínima necesaria para garantizar la identificación.

*India.* Debería mantenerse un número de características materiales mínimo para garantizar la identificación segura y verificable de los marinos.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores considera que antes de embarcar, los marinos deberían someterse a un reconocimiento médico y a una entrevista.

INSA: La organización de empleadores sugiere que el documento de identidad se confeccione con un papel especial para evitar toda falsificación.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores subraya la necesidad de reducir al mínimo el número de características materiales.

Lega Pesca: El documento debe ser impermeable.

*Liberia.* Las nuevas características deberían ser las mínimas para garantizar una identificación segura y verificable.

*Malta.* Respecto a las dimensiones del documento, el Gobierno sugiere el de una tarjeta de plástico.

*Namibia.* Cabría proporcionar una descripción mínima del documento de identidad, y dejar a los Estados Miembros añadir los elementos que consideren pertinentes.

*Nigeria.* Con estas características materiales el documento es auténtico y fácilmente identificable.

*Nueva Zelandia.* De adoptarse un documento de identidad de la gente de mar, sería preferible que se tratase de una tarjeta. No obstante, ante la falta de tecnología universal y los problemas que plantean los visados que no se expiden en documentos de papel, resultaría más práctico utilizar un documento en papel.

*Países Bajos.* En el documento de identidad deberían incluirse: 1) una fotografía y datos biométricos de acuerdo con las normas de la OACI; 2) una página con datos biográficos de acuerdo con las normas de la OACI, y 3) una zona de lectura mecánica con datos personales y documentales.

KVNR: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Panamá.* La página principal donde constan los datos generales del marino y su fotografía debe ser de un material resistente al agua.

*Reino Unido.* El nuevo documento debería ser conforme a las normas internacionales aplicables a los documentos de identidad, como las previstas en el documento 9303 de la OACI, ya se trate de un pasaporte o de una tarjeta de identidad.

*República Árabe Siria.* En lo que respecta a los datos biométricos, los datos deberían limitarse a la huella del dedo índice y el grupo sanguíneo.

*República Unida de Tanzania.* El documento debería ser de un material especial no reactivo al agua de mar.

*Ucrania.* Las demás características deberían dejarse a discreción de las administraciones interesadas.

*Uruguay.* El Gobierno señala que las características deberían ser conformes con el artículo 4.4 del anteproyecto.

*FIA.* Los datos relativos a las características materiales del documento deberían reducirse al mínimo absoluto. Sería incluso preferible no añadir ninguna, si bien, de ser estrictamente necesario, deberían bastar unos cuantos elementos para atender a las cuestiones de seguridad que preocupan a los principales Estados portuarios, siempre que sean lo suficientemente prácticos y asequibles para el mayor número posible de Miembros.

**P. A2, e)** *De conformidad con los criterios y especificaciones mencionados deberían utilizarse las siguientes tecnologías específicas:*

*i) plastificación de la fotografía y los datos;*

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Panamá y Reino Unido.

*Organización de empleadores:* INSA (Indonesia).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Australia, Cuba y Países Bajos.

*Comentarios*

*Arabia Saudita.* La plastificación impedirá la falsificación.

*Brasil.* CONTTMAF: De esta manera el documento será resistente a la humedad.

*Syndarma:* La organización de empleadores está de acuerdo, siempre y cuando esta técnica sea práctica y aceptable para la mayor parte de la comunidad marítima.

*Dinamarca.* La parte del documento en la que figuren datos personales debería estar plastificada. En lo que se refiere a otros elementos de seguridad relativos a la plastificación (es decir, el dispositivo o elemento óptico variable (OVD), etcétera), se señala a la atención las secciones 3 y 4 del anexo I a la Resolución del Consejo Europeo de 17 de octubre de 2000 relativa a los requisitos mínimos de seguridad para los documentos de viaje de los Estados Miembros de la Unión Europea.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización respalda el comentario de la FIA.

*Ecuador.* Se debe aumentar la seguridad de manera que no se pueda alterar dato alguno.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores señala que prefiere una tarjeta de plástico que tenga las características de un pasaporte.

*Filipinas.* El Gobierno señala que la libreta de identidad y servicios de la gente de mar de Filipinas, expedido por la autoridad del sector marítimo industrial, está plastificada.

*Francia.* Es importante prever la inclusión de la fotografía, con arreglo a la Resolución del Consejo Europeo de 17 de octubre de 2000 y lo recomendado en el documento 9303 de la OACI. La inclusión de elementos para aumentar la seguridad de las películas es también necesaria a fin de permitir, en caso de tentativa de falsificación, la alteración parcial o total del documento.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo para que haya más seguridad sin que ello conlleve restricciones al acceso de la adquisición del documento de identidad de marinos.

*Hungría.* El Gobierno considera que en este caso sería útil utilizar fotografías integradas.

*India.* Este elemento podría evitar la alteración del documento.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo para evitar que el documento se estropee y propone que sea impermeable.

*INSA:* La organización de empleadores está en desacuerdo con la inclusión de fotografías, puesto que ya existe otra documentación del marino con fotografía.

*Italia.* De ser posible convendría utilizar un «cinegrama que recubra toda la superficie del documento».

*Legia Pesca:* La organización está de acuerdo y señala que el documento debe ser impermeable.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo por motivos de protección y seguridad.

*Países Bajos.* La respuesta a esta pregunta depende de otros elementos de seguridad.

*Panamá.* Se debe utilizar únicamente la tecnología más avanzada, es decir, impresión de color y cubierta de plástico de seguridad.

*Reino Unido.* Como mínimo, la fotografía debería ir impresa directamente en el papel, y no pegada en la página, y luego debería plastificarse. Se deben tener en cuenta las tecnologías más modernas, y estudiar la posibilidad de adoptar por ejemplo las «páginas adicionales» y las tarjetas de identidad de policarbonato, que son más seguras y más resistentes al agua que los documentos de papel.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores está de acuerdo a fin de evitar que se pueda estropear el documento de identidad de la gente de mar.

*ii) filigranas en las páginas;*

*Respuestas afirmativas:* 57. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajistán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Australia, Cuba y Dinamarca.

*Arabia Saudita.* Las filigranas impedirán la falsificación.

*Brasil.* CONTTMAF: Las filigranas dificultan la falsificación.

Syndarma: La organización de empleadores está de acuerdo según las condiciones mencionadas en la pregunta A2, e), i).

*Dinamarca.* La necesidad de incluir filigranas dependerá del material y del formato elegido para el documento, ya que la filigrana no es necesaria si los datos personales se imprimen en una etiqueta adhesiva o en materias sintéticas. Las filigranas son necesarias únicamente si la página de que se trate contiene información. La Resolución del Consejo Europeo de 17 de octubre de 2000 establece en las secciones 1 y 2 de su anexo I disposiciones más detalladas.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios que la FIA realiza al respecto.

*Estados Unidos.* El Gobierno recomienda que el formato sea el de una tarjeta en lugar de constar de páginas.

USCIB: La organización de empleadores es neutral, considerando que su preferencia es una tarjeta de plástico.

*Filipinas.* El Gobierno está de acuerdo y señala que la libreta de identidad y servicios de la gente de mar ya tiene filigranas.

*Grecia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se aplique lo mismo a los pasaportes.

*Honduras.* Véase el comentario a la pregunta A2, e), i).

*Hungría.* En aras de la uniformidad, el material básico con filigranas debería fabricarse en un lugar determinado.

*India.* De esta manera se garantizará que el documento de identidad no se pueda alterar fácilmente y se cumplirán los objetivos de los principales Estados portuarios en materia de seguridad.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores reitera que las páginas deberían ser impermeables.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está en desacuerdo.

*Reino Unido.* Esta es la protección mínima que debería aparecer en todos los documentos de identidad seguros que contengan papel o materias similares.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores está de acuerdo, ya que así se evitaría la falsificación.

### iii) elementos ultravioleta de seguridad;

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Belarús y Japón.

*Organización de empleadores:* APINDO (Indonesia).

*Organización de trabajadores:* CGTM (Mauritania).

*Otras respuestas:* 3. Alemania, Australia y Dinamarca.

#### *Comentarios*

*Brasil:* CONTTMAF: La organización de trabajadores se remite a su respuesta a la pregunta A2, e), ii).

*Dinamarca.* En la Resolución del Consejo Europeo de 17 de octubre de 2000, mencionada anteriormente, se prevén disposiciones detalladas sobre la utilización de diversas técnicas destinadas a impedir la falsificación de documentos.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Ecuador.* De esta manera se evitará la falsificación del documento.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores es neutral, pero preferiría una tarjeta de plástico.

*Filipinas.* El Gobierno señala que la libreta de identidad y servicio de la gente de mar ya incluye estos elementos.

*Francia.* Los elementos ultravioleta de seguridad no bastan por sí solos, ya que los falsificadores pueden conseguirlos con facilidad. Se debería prever también la inclusión de elementos reactivos con tinta roja y no sólo con tinta amarilla fluorescente o azul.

*Grecia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando lo mismo se aplique a los pasaportes.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está en desacuerdo debido a los costos.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está en desacuerdo.

*Kazajstán.* Dado que estas características se utilizan para los pasaportes expedidos por cualquier Estado, también pueden utilizarse para el documento de identidad.

*Malta.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando este elemento sea facultativo.

*Mauritania.* CGTM: La organización de trabajadores está en desacuerdo.

*Reino Unido.* Los elementos ultravioleta de protección son una buena salvaguardia contra la falsificación, aunque es necesario considerar detenidamente su inclusión, ya que podría distraer la atención de los funcionarios encargados de examinar el documento.

*iv) materias que no sean papel;*

*Respuestas afirmativas:* 41. Albania, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea,

España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Kazajstán, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Suriname y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 16. Arabia Saudita, Belarús, China, Hungría, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Lituania, Namibia, Polonia, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organización de empleadores:* INSA (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Australia, Cuba y Dinamarca.

### Comentarios

*Arabia Saudita.* Esta medida no resulta práctica.

*China.* El papel es el material más económico para un documento; además, un documento de papel se puede sellar o firmar al entrar o salir del país y se puede leer sin necesidad de medios mecánicos.

*Dinamarca.* El Gobierno se remite a los comentarios efectuados en la pregunta A2, e), iii). Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Ecuador.* Esos materiales deben ser fáciles de manipular.

*Estonia.* Las organizaciones sindicales están en desacuerdo.

*Filipinas.* El Gobierno señala que el Banco Central imprime la libreta de identidad y servicios de la gente de mar en un papel especial.

*Finlandia.* Según el formato empleado, debería haber esa posibilidad también en un documento que tenga el formato de un pasaporte.

*Francia.* En el caso de un documento con formato de pasaporte, la solución propuesta se puede considerar para las páginas en que conste la identidad de la persona. En cualquier caso, el papel es un soporte adecuado, sobre todo para incluir visados o sellos.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: Las organizaciones de trabajadores están de acuerdo, siempre que esas materias permitan obtener las características indicadas en la pregunta A2, a).

*Hungría.* El Gobierno prefiere documentos de papel porque en el documento de identidad húngaro figura mucha información sobre gente de mar, muchas anotaciones realizadas por las autoridades competentes y, por lo tanto, muchas páginas.

*India.* También se pueden utilizar tarjetas inteligentes, en las cuales pueden figurar datos relativos al marino, como la cualificación profesional, etcétera. La prueba de esos documentos estará a bordo, en poder del capitán del buque. Se puede exigir al marino que lleve consigo en todo momento la tarjeta inteligente. Además, excepto para la información «biométrica», todos los demás datos se deben poder leer a simple vista.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo siempre que el costo sea el menor posible.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está de acuerdo y señala que las materias utilizadas deben ser impermeables.

*Lituania.* El Gobierno está en desacuerdo por razones financieras.

*Malta.* El Gobierno propone que, en su lugar, se utilice el plástico.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo a efectos de la durabilidad.

*Noruega.* El Gobierno está de acuerdo, contrariamente a las organizaciones de trabajadores, dado que esas materias incluirían microchips y/o bandas magnéticas que podrían contener datos ilegibles a simple vista.

*Países Bajos.* El Gobierno indica que esas materias no están disponibles en todos los países.

*Perú.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando esas materias se puedan conseguir fácilmente.

*Reino Unido.* El Gobierno está de acuerdo y hace referencia a su comentario a la pregunta A2, e), i).

*Rumania.* El Gobierno está en desacuerdo porque los costos aumentarían y la materia no sería asequible en general.

v) *tintas especiales;*

*Respuestas afirmativas:* 47. Albania, Arabia Saudita, Argentina, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 10. Argelia, Belarús, Japón, Kuwait, Líbano, Namibia, Nueva Zelanda, Polonia, Rumania y República Arabe Siria.

*Organizaciones de empleadores:* INSA (Indonesia), y NEF (Namibia).

*Organización de trabajadores:* CGTM (Mauritania).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Australia, Cuba y Dinamarca.

### Comentarios

*Brasil.* Syndarma: La organización de empleadores es neutral y considera que el documento debería ser legible por medios mecánicos y fácilmente verificable por las autoridades de inmigración.

*Chile.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando pueda verificarse la autenticidad del documento.

*Dinamarca.* El Gobierno se remite a sus comentarios a la pregunta A2, e), iii).

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Estonia.* Las organizaciones sindicales están en desacuerdo.

*Francia.* La utilización de tintas especiales no debe ser obligatoria, aunque se recomienda.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo, siempre y cuando estén fácilmente disponibles y al precio más bajo posible.

*Italia.* Se debe utilizar la inyección de tinta para la numeración.

*Legia Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Líbano.* No es necesario incurrir en los gastos adicionales que conlleva la aplicación de esa tecnología en el documento de identidad.

*Malta.* El Gobierno está de acuerdo a condición de que ese elemento sea opcional.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, por motivos de seguridad y durabilidad.

*Países Bajos.* La tinta especial debe ser resistente al agua.

*Perú.* El Gobierno está de acuerdo siempre y cuando dichas tintas se puedan conseguir fácilmente.

*Reino Unido.* Las tintas deberían ajustarse a una norma internacional y ser resistentes al agua.

*Rumania.* Esas tintas especiales no serían necesarias si se plastificase el documento.

*vi) diseños o motivos de colores especiales;*

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajistán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 5. Belarús, Japón, Namibia, Polonia y Rumania.

*Organizaciones de empleadores:* INSA (Indonesia), y NEF (Namibia).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Australia, Cuba y Dinamarca.

*Comentarios*

*Arabia Saudita.* No deben utilizarse más de dos colores.

*Argelia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando el diseño en color especial se establezca según un modelo internacional acordado.

*Canadá.* El Gobierno está de acuerdo si se hace referencia aquí a un color uniforme que caracterice los documentos de identidad de la gente de mar (por ejemplo, del mismo modo que los países de las Naciones Unidas son uniformes) a fin de que sean fácilmente reconocibles y no se puedan confundir con un pasaporte. Esta característica se debe añadir en el párrafo 1 del artículo 4 del anteproyecto.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Ecuador.* De esta manera se aumentaría la dificultad en caso de que se quisiese falsificar.

*Francia.* Es preferible utilizar diversos tonos, tipos de impresión o de tinta.

*India.* El Gobierno está de acuerdo siempre y cuando sea esencial para incluir determinadas características, como elementos ultravioleta de seguridad, etcétera.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo siempre que el costo sea el menor posible.

*Italia.* El Gobierno propone una impresión irisada y policroma.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Malta.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando este elemento sea facultativo.

*Nueva Zelandia.* Debe adoptarse un diseño de un color único y distintivo.

*Reino Unido.* El Gobierno solicita que los colores de las tapas, las páginas y las tintas se adecuen a una norma acordada internacionalmente.

*República Unida de Tanzania.* Se debe dar preferencia, siempre que sea posible, a los colores de las banderas nacionales.

### vii) otras tecnologías.

#### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de armadores respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* Estas propuestas parecen presuponer que el documento tendrá el formato de un pasaporte. Sin embargo, las características materiales del documento de identidad no deben examinarse hasta que la Conferencia decida qué datos deberían o podrían incluirse. La lista que figura en la pregunta A2, e) incluye algunos de los elementos de los pasaportes, aunque no sería necesario que todos se incorporasen al documento de identidad. También deben tenerse en cuenta las consideraciones tecnológicas, por ejemplo la necesidad de que una tarjeta plastificada sea legible por medios mecánicos. Los elementos de seguridad enumerados en esta pregunta pueden ser útiles, pero no deberían ser una requisito, ya que podrían disuadir a los Estados de adoptar el nuevo instrumento. También es posible que el costo sea excesivo. El Gobierno propone que se tengan en cuenta, cuando proceda, los principios establecidos por la OACI.

*Azerbaiyán.* El Gobierno señala que la Confederación de Sindicatos está en desacuerdo con todas las tecnologías mencionadas en la pregunta A2, e), i-vi).

*Canadá.* No se deben excluir los datos biométricos.

*Chile.* El Gobierno pide que las tecnologías existan en el mercado y sean de fácil acceso a todos los Miembros que ratifiquen el instrumento.

*Croacia.* La administración interesada debería poder decidir libremente utilizar sólo una combinación de las tecnologías.

*Dinamarca.* El Gobierno se remite a sus comentarios a la pregunta A2, e), iii).

*Ecuador.* El Gobierno propone barras de seguridad legibles por programas de computadoras.

*Estados Unidos.* El Gobierno se remite a su comentario a la pregunta A2, d) y propone que se tome como base de referencia el documento 9303 de la OACI.

*USCIB:* La organización de empleadores preferiría una tarjeta de plástico que incluya las características de un pasaporte.

*Estonia.* ESA: La organización de empleadores sostiene que no todas las tecnologías enumeradas anteriormente se deben utilizar al mismo tiempo si no es razonablemente necesario.

*Finlandia.* Se debe prever la posibilidad de utilizar otras tecnologías.

*Francia.* Sería conveniente utilizar varias tecnologías, aunque no de manera obligatoria (por ejemplo, grabado láser, imágenes perforadas, hologramas de óptica variable o tintas iridiscentes, etcétera).

*Honduras.* El Gobierno acepta otras tecnologías, siempre y cuando la implementación de estas formas de seguridad no signifique un incremento sustancial de los costos que tuviera que asumir el marino.

*India.* Únicamente se deben incorporar las tecnologías necesarias para cumplir los requisitos de seguridad. No obstante, se debe procurar que el costo total sea bajo.

*Italia.* Debería haber partes impresas mediante el sistema «intaglio».

CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo con todos los puntos enumerados en la pregunta A2, e) i-vii), siempre que esas propuestas no desanimen la ratificación del instrumento.

*Japón.* La utilización de las tecnologías enumeradas en la pregunta A2, e), i) y ii) (plastificación de la fotografía y filigranas) es suficiente para cumplir los requisitos de seguridad. Dado que la utilización de otras tecnologías conllevaría gastos considerables, es realista limitar las tecnologías, ya que el objetivo es elevar el nivel de seguridad de los documentos de identidad a escala mundial.

*Liberia.* El nuevo instrumento se debe diseñar según la norma de la OACI para los documentos de viaje, que prevé que el Estado emisor incorpore medidas de seguridad adecuadas para impedir la falsificación, etc.

*Malta.* Se deben incorporar todas las tecnologías posibles, siempre y cuando sólo sean obligatorias las que no se señalen como opcionales.

*Namibia.* Se debe utilizar cualquier tecnología disponible, siempre que no sea inferior a las prescripciones mínimas.

*Nicaragua.* El Gobierno está a favor de cualquier otra tecnología que esté al alcance de cada país.

*Nigeria.* Se debería considerar la posibilidad de utilizar fotografías informatizadas.

*Países Bajos.* Se debe tener en cuenta el grabado mediante láser.

*Panamá.* El Gobierno propone la perforación del número de identificación del marino en todas las páginas, enumeración de las páginas, microtexto y microplex.

*Polonia.* El Gobierno propone papel afiligranado u hologramas.

*Portugal.* Se debe asegurar la legibilidad por medios mecánicos.

*Reino Unido.* El Gobierno propone las siguientes tecnologías: sistema de impresión intaglio en partes concretas del documento, hologramas incorporados, «líneas» realizadas por microimpresión (que incorporen errores deliberados) y perforaciones diseñadas para evitar la alteración (en el caso de que las páginas del documento estén perforadas). La fotografía debe ser digital e impresa en el documento, y lo ideal sería la plastificación precintada mediante calor o un método similar y no únicamente un plástico adhesivo. La firma (o huella dactilar) se debe imprimir por medios digitales y directamente en el papel. Además, se debe considerar la posibilidad de añadir al documento en papel un documento en formato de tarjeta de crédito.

*Suriname.* El Gobierno señala que, si las tecnologías mencionadas anteriormente fueran obligatorias, algunos países necesitarían asistencia técnica y financiera.

*Ucrania.* Los hologramas y otras técnicas deben quedar a discreción de la administración interesada.

*Uruguay.* Se debe agregar un código de barras de acuerdo con el país.

*FIA.* Lo ideal sería que se mantengan como mínimo las especificaciones a las que se alude en la pregunta A2, e), i-vi). En principio, la FIA podría estar de acuerdo con cualquiera de ellas si se considerase que son necesarias para atender a imperativos de seguridad de los Estados portuarios y a condición de que sean factibles y asequibles y en la medida en que sean compatibles con una amplia ratificación del instrumento.

*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:* **P. A2, f)**

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

*Respuestas afirmativas:* 60. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Cuba, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

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

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNDR (Países Bajos); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Belarús y Ucrania.

*Otras respuestas:* 3. Alemania, Arabia Saudita y Cuba.

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

*Respuestas afirmativas:* 59. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania), Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

iv) *utilizar al máximo datos normalizados (por ejemplo, códigos para nombres de países y fechas). Véase el anteproyecto, Anexo A-I;*

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNVR (Países Bajos); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Chile y Guatemala.

*Otras respuestas:* 2. Alemania y Egipto.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo con todo y suscribe el comentario de la FIA.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo a fin de que la identificación sea fácil y exacta.

*Chile.* No deben utilizarse códigos. El texto debe ser claro en el idioma del país de origen y en inglés (igual que el Convenio STCW de 1995, de la OMI).

ANA: La organización de empleadores está de acuerdo con todo, siempre que esas exigencias no dificulten la ratificación del nuevo instrumento.

*Dinamarca.* El documento de identidad debe ajustarse a normas internacionales uniformes, de manera que se garantice un control más eficaz y riguroso de la identidad de los marinos extranjeros.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe el comentario de la FIA.

*Filipinas.* El Gobierno está de acuerdo con todo para alcanzar la mayor uniformidad posible en cuanto al contenido y la forma del documento de identidad de la gente de mar.

*Finlandia.* El nuevo instrumento debe incluir recomendaciones o requisitos relativos al lenguaje del documento. Se deben seguir las normas internacionales existentes, como el documento 9303 de la OACI.

*Francia.* Se deben incluir varios lenguajes. Sería también oportuno hacer referencia a las normas establecidas por la OACI para los documentos de viaje.

*Guatemala.* Se deben utilizar datos claros, ya que el uso de códigos puede causar retrasos.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo para que haya mayor seguridad interna.

*Hungría.* El Gobierno propone que todos los datos del documento de identidad estén codificados con números, de manera que las personas que desconozcan el lenguaje utilizado puedan reconocer cada dato a través de los números.

*India.* El Gobierno está de acuerdo a condición de que el sistema «biométrico» esté disponible y al alcance de la mayoría de los Estados.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo con todo, siempre y cuando no sea un obstáculo para la amplia ratificación del instrumento.

Legia Pesca: La organización está de acuerdo con todo.

*Kazajstán.* El modelo debe simplificar el procedimiento de identificación y reducir el tiempo que los funcionarios de los organismos de inmigración tienen que permanecer a bordo de los buques.

*Namibia.* Un país puede decidir el color que quiere utilizar en la materia del documento.

*Países Bajos.* El Gobierno está de acuerdo con la propuesta, pero no alcanza a ver la relación con las recomendaciones de la OACI.

*Uruguay.* Se debe instrumentar un código de barras.

FIA. En principio, la FIA podría estar de acuerdo con todos los objetivos propuestos en la pregunta A2, f), i-iv), en función de su viabilidad y disponibilidad, y en la medida en que sean compatibles con la amplia ratificación del instrumento.

v) *otros objetivos.*

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores suscribe el comentario de la FIA.

*Australia.* El Gobierno señala de nuevo que, cuando proceda, deberán tenerse en cuenta los principios establecidos por la OACI.

*Bulgaria.* Entre otros objetivos figuran la legibilidad por medios mecánicos y la conformidad con el artículo 5 del anteproyecto, relativo a la verificación por funcionarios de los organismos de inmigración de otros Miembros.

*Chile.* Se debe considerar un procedimiento de eliminación y notificación internacional por extravío, robo o pérdida de vigencia. Respecto al artículo 4.4, f) del anteproyecto, la impresión del pulgar es innecesaria. Si la persona de que se trate no sabe escribir, no puede titularse.

*ANA:* La organización de empleadores señala que el documento debería tener capacidad de lectura por medio de un equipo especial.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Esos datos son indispensables para poder utilizar adecuadamente dicho documento.

*Egipto.* Otros objetivos serían los siguientes: i) evitar la necesidad de solicitar un visado, y ii) impedir que ese documento se utilice a efectos de cualificación, por razones médicas o para obtener un título.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores considera que no es necesario que todos los datos sean visibles en la tarjeta, aunque el titular debe conocer o tener acceso a toda la información que figure en ella.

*Filipinas.* Otro objetivo debe ser la detección con mayor facilidad de los documentos de identidad de gente de mar falsos.

*Francia.* El objetivo es dificultar en lo posible la falsificación de documentos. Por lo tanto, los documentos deben ser legibles con facilidad, normalizados e incluir datos integrados con datos biométricos compatibles con los que se integrarán en los documentos de viaje.

*Armadores de Francia:* La organización de empleadores considera que el documento debe ser legible sin necesidad de medios mecánicos.

*Grecia.* Otro objetivo debe ser la simplificación de los procedimientos, tanto para la gente de mar como para la industria naviera.

*Honduras.* Otro objetivo sería la internacionalidad que facilite la inspección.

*India.* El modelo debe satisfacer los requisitos de los documentos de viaje de lectura mecánica (DVL) y los objetivos mencionados en el artículo 5 del nuevo instrumento propuesto.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización propone que el sector naviero se adapte a los cuadros previstos por las autoridades marítimas mediante un sistema móvil de reconocimiento que sea válido para todos los países.

*Liberia.* El documento debe ser legible por medios mecánicos.

*Malta.* El documento debe ser legible por medios mecánicos.

*Nigeria.* Otros objetivos serían la creación de empleo, el registro de datos y la seguridad.

*Perú.* El Gobierno considera que otro objetivo debe ser la normalización en cumplimiento de normas internacionales.

*Reino Unido.* En caso de que la lectura con máquina sea un requisito, otro objetivo sería la uniformidad del diseño/producción de, al menos, la parte del documento que sea de lectura mecánica.

*FIA.* Otros objetivos técnicos son la capacidad de lectura con máquina y el cumplimiento de los requisitos del artículo 5 propuesto relativo a la verificación por los funcionarios de los organismos nacionales de inmigración.

### *Resumen de la Oficina*

Se respaldó casi por unanimidad la propuesta de que en el nuevo instrumento se definiesen criterios claros sobre las características materiales que debería reunir el documento de identidad.

Se manifestó un apoyo claro para que el nuevo instrumento trascendiese el actual Convenio núm. 108, en el sentido de que preceptuase la adopción de un documento de identidad basado en un modelo internacional acordado y ajustado a los criterios establecidos por el nuevo instrumento. Se propuso la aplicación de normas reconocidas internacionalmente como, por ejemplo, las de la OACI.

En la mayoría de las respuestas se sugirió que la Conferencia Internacional del Trabajo adoptase el modelo internacional y lo reprodujese en anexo al nuevo instrumento. Convendría, además, que el documento se actualizase periódicamente de acuerdo con un procedimiento de enmienda simplificado en el que se requiriese una aprobación por mayoría de dos tercios. Estas enmiendas, deberían introducirse con arreglo a las normas o criterios establecidos en las disposiciones del nuevo instrumento.

El apoyo a las propuestas sobre las características del nuevo documento fue casi total. Al documento de identidad deberían incorporarse las tecnologías más recientes para impedir toda adulteración o falsificación, y permitir la detección fácil de las alteraciones. Las materias y las técnicas utilizadas deberían ser fácilmente asequibles para todos los gobiernos al menor costo posible, sin merma de su fiabilidad y sin que dejen de cumplirse los objetivos de impedir toda adulteración y falsificación. El documento no debería ser mayor que un pasaporte normal. Se hicieron varias referencias a las normas de la OACI relativas a las características materiales del documento.

El acuerdo fue general respecto a la utilización de tecnologías de seguridad, como la plastificación de las fotografías y los datos, y el empleo de filigranas, elementos ultravioleta de seguridad, tintas y diseños o dibujos de colores especiales. La utilización de una materia diferente del papel no recibió un apoyo tan amplio. En algunas respuestas se propuso la utilización del plástico y en muchas más se sugirió la aplicación de otras tecnologías, como el grabado por láser, aplicación de marcas holográficas y de otra índole. En otras se aludió de manera reiterada a las normas de la OACI aplicables a los documentos de viaje.

Se estuvo ampliamente de acuerdo en la necesidad de exigir uniformidad sólo en la medida en que fuera necesaria para alcanzar los objetivos de reconocimiento fácil, adecuación a los requisitos materiales preceptuados en el instrumento, reconocimiento de los datos por personas que desconozcan el lenguaje utilizado, y utilización de datos uniformes.

A3. CONTENIDO Y PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN QUE DEBA CONSTAR  
EN EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD

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

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (Francia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 5. Belarús, Croacia, Perú, Polonia y Ucrania.

*Organización de empleadores:* Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organización de trabajadores:* SPNI (Indonesia).

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: Al ser muchas las mujeres empleadas en el mar, en el documento de identidad de la gente de mar debería constar el sexo del titular.

*Arabia Saudita.* Esta indicación evitaría confusiones.

*Azerbaiyán.* El Gobierno indica que la Confederación de Sindicatos está en desacuerdo.

*Bulgaria.* El Gobierno está de acuerdo por razones de seguridad. Además, la legislación búlgara requiere que en el formulario de solicitud del pasaporte para la gente de mar se indique el sexo del marino.

*Canadá.* El Gobierno señala que la inscripción del lugar de nacimiento debería ser facultativa (artículo 4, párrafo 4, *b*) del anteproyecto). Por otra parte, son necesarios los datos sobre las características físicas (artículo 4, párrafo 4, *d*) del anteproyecto).

*Dinamarca.* A efectos de la aplicación, el documento de identidad de la gente de mar debería incluir la mayor información personal pertinente que sea posible. La información

relativa al sexo del marino facilita la búsqueda, por ejemplo en el sistema de información Schengen.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Se estima que es un dato muy importante y necesario, tal y como consta en los pasaportes, conocer el sexo al que pertenece cada marino.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo, si bien reconoce que, según los datos biométricos que se elijan, podría tener un valor marginal limitado a parte del de facilitar la comprobación de las características físicas.

*Estonia.* En el documento 9303 de la OACI se especifica este punto.

*Grecia.* Ello facilitaría a las autoridades la comprobación del documento de identidad de la gente de mar.

*Honduras.* Algunos nombres se utilizan indistintamente para hombres y mujeres, lo cual podría inducir a sustituciones fraudulentas.

*India.* Se trata de un componente muy importante para la identificación de los marinos, ya que aumenta el número de mujeres empleadas en esta calidad.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Legia Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Líbano.* El Gobierno se refiere a las preocupaciones que suscita hoy la incorporación de las cuestiones de género.

*Liberia.* Los inspectores de otros países pueden no conocer el género de algunos nombres. Los datos indicativos del sexo facilitarían las tareas de verificación. Con todo, no resulta necesario indicar el sexo como dato específico puesto que ya figura en la zona de lectura mecánica de los pasaportes.

*Malta.* En el caso en que un marino no pueda comunicar, la constancia de este dato podría ayudar a otras personas en los casos en que las características de género no sean obvias.

*Namibia.* Está de acuerdo, ya que tanto los hombres como las mujeres pueden desempeñar un trabajo similar con igual remuneración.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo a efectos de una identificación adecuada, del alojamiento y de los servicios sanitarios.

*Nueva Zelandia.* Este aspecto es importante en los casos en que un nombre pueda corresponder indistintamente a ambos géneros.

*Polonia.* El Gobierno indica que, según la Unión Polaca de Gente de Mar, en el documento se debería indicar el sexo del marino, ya que estos datos no vulneran ni la intimidad ni la dignidad de los marinos.

*Reino Unido.* Algunos nombres pueden ser utilizados tanto por hombres como por mujeres y, como en el caso de otros documentos de identidad, ello reduciría el riesgo de un cambio fraudulento de fotografía.

*Rumania.* Sindicato Libre de Gente de Mar: A veces el nombre no permite de por sí determinar si se trata de un hombre o una mujer.

*FIA.* La FIA está de acuerdo por razones de seguridad, sobre todo al aumentar el número de mujeres empleadas en el mar.

- 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). (Véase el artículo 4.5 del anteproyecto).* **P. A3, b)**

*Respuestas afirmativas:* 43. Albania, Argelia, Argentina, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia), y CONFITARMA (Italia).

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Respuestas negativas:* 14. Alemania, Arabia Saudita, Australia, Azerbaiyán, Belarús, China, Croacia, Cuba, Eritrea, Italia, Lituania, Polonia, Rumania y Federación de Rusia.

*Otras respuestas:* 4. Hungría, Japón, Mauricio y Namibia.

*Organizaciones de empleadores:* ESA (Estonia); NEF (Namibia), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

### Comentarios

*Alemania.* La expresión «u otro tipo de representación de la biometría» se considera demasiado amplia por razones de protección de los datos: debería tenerse presente el riesgo de usurpación de identidad en el caso de que no se codifiquen los datos biométricos de referencia. La plantilla de una huella dactilar ofrece una matriz excelente para producir huellas dactilares artificiales. Además, la pérdida del documento de identidad de la gente de mar también comprometería la salvaguarda de un material biométrico irremplazable. No obstante, la biométrica podría aportar algunas soluciones, por ejemplo en el caso de las personas que no saben firmar.

VDR: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Australia.* El Gobierno se remite a sus respuestas a las preguntas A2, a) y e). Los datos biométricos supondrían una duplicación innecesaria y costosa dado que se incluirían progresi-

vamente en los pasaportes. Además, sería preferible esperar a que se disponga de la tecnología adecuada antes de exigirla en el documento de identidad de la gente de mar. Una tarjeta de lectura mecánica que pudiera programarse con información relativa al empleo sería más necesaria que los datos biométricos.

*Brasil.* CONTTMAF: Esta medida podría constituir una injerencia en la intimidad de los marinos.

Syndarma: Deberían tomarse en cuenta las preocupaciones de muchos Estados en lo que respecta a los derechos humanos, la legislación sobre la protección de la información y los problemas de aplicación, como por ejemplo la imposibilidad de disponer de plantillas biométricas normalizadas en el ámbito internacional y los altos costes.

*Bulgaria.* El Gobierno está en principio de acuerdo a los efectos de una identificación segura y verificable. No obstante, será importante tener en cuenta las preocupaciones de los Estados Miembros respecto a los derechos humanos, la legislación sobre la protección de datos y las dificultades de aplicación.

*Canadá.* El Gobierno es partidario de que se incluya la biometría como una posibilidad. La expresión «se podrá exigir ... además» es vaga. Debería decirse «se exigirá», o bien «se podrá incluir». (Véase párrafo 5 del artículo 4 del anteproyecto.)

*Costa Rica.* Esta opción garantizaría la exactitud y la fiabilidad del documento.

*Cuba.* Ello conlleva gastos elevados de equipamiento.

*Dinamarca.* En el futuro, los datos biométricos podrían incluirse en el documento, lo cual permitiría reducir los riesgos de fraude. Algunos países están estudiando la posibilidad de incorporar la biometría en los pasaportes nacionales, si bien todavía es prematuro hacerlo.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Egipto.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando se disponga del equipo, material y apoyo técnico necesarios para llevar a la práctica esta medida.

*Estonia.* ESA: El uso de datos biométricos resulta demasiado costoso. No debería ser obligatorio, sino facultativo.

*Finlandia.* La cuestión de los datos biométricos no debería plantearse en esta etapa del proceso.

*Francia.* A la fotografía digital de identidad deberían acompañarse otros datos biométricos.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: Podría ser de utilidad en caso de accidente o enfermedad.

*Grecia.* El Gobierno ya ha previsto incluir la huella dactilar en los documentos de identidad de los marinos griegos.

*Honduras.* Siempre y cuando no entrañe mayores costos para el marino.

*Hungría.* El Gobierno no tiene experiencia en este tipo de tecnología que, además, no existe en Hungría.

*India.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando la tecnología sea fácilmente asequible a todos los países por un bajo coste y en unas condiciones razonables.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

Legia Pesca: La organización está en desacuerdo. La utilización de datos biométricos es demasiado complicada y requiere muchos trámites burocráticos.

*Japón.* A menos que al adoptarse el instrumento se cumplan todas las condiciones exigidas en el punto 2) de esta pregunta, todavía no puede darse una respuesta, ya que de momento no parece haber perspectivas de que ello suceda. Además, las organizaciones de marinos en el Japón se oponen a que se añadan condiciones aplicables solamente a la gente de mar, a menos que exista una ventaja probada de recurrir a un sistema biométrico antes que al actual sistema de identificación. Además, no se ha de perder de vista la importancia de la protección del derecho a la intimidad.

*Líbano.* Las huellas dactilares serían suficientes, ya que todos los países las utilizan.

*Liberia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando se tengan en cuenta las preocupaciones de algunos países respecto a los derechos humanos. Por otro lado, la OIT debería dejar esta cuestión a un lado y elaborar para la Conferencia una resolución sobre un análisis más detenido de los problemas de adopción. El Gobierno insta a aquellos Estados que insisten en incluir los datos biométricos a que reconozcan los problemas que esta inclusión supone para otros Estados. A pesar de ello, la cuestión de los derechos humanos podría obviarse mediante el uso de plantillas biométricas, toda vez que en las bases de datos electrónicas sólo se almacenaría lo registrado en las plantillas originales, y no una copia de los datos biométricos. Del mismo modo, al resultar imposible reproducir una huella dactilar a partir de un registro, se evitaría todo menoscabo de los derechos humanos y civiles.

*Lituania.* El Gobierno está en desacuerdo por razones financieras.

*Namibia.* El Gobierno manifiesta sus dudas en relación con esta cuestión.

NEF: No todos los países dispondrían de la tecnología suficiente, ni tendrían un número de marinos que justifique la adquisición de dicho sistema.

*Nueva Zelandia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones. Podría no ser necesario incluir datos biométricos en un documento de identidad siempre que se compruebe la identidad del titular en el momento de la expedición.

*Países Bajos.* FWZ: El requisito no es aceptable en esta fase del proceso.

*Panamá.* Deberían incluirse las huellas dactilares.

*Polonia.* Ello podría constituir una injerencia en la vida privada y vulnerar la dignidad de los marinos. Por otra parte, la propuesta de los datos biométricos coincide con la tendencia mundial. No obstante, la elaboración de dichos datos y su almacenamiento requiere un equipo especializado y costoso, lo cual significa que no se cumplen los requisitos del artículo 5, párrafo 5, iii), en cuya virtud el equipo ha de ser accesible a todos los gobiernos a bajo costo. Como los gobiernos suelen oponerse a la introducción de una representación biométrica, no se ha respondido a las preguntas A3, b), 2) y A3, c).

*Reino Unido.* Debería tomarse nota de la labor constante de la OACI a este respecto. Desde un punto de vista legislativo, en el mundo existe una amplia gama de leyes sobre la protección de datos, el derecho a la intimidad y los derechos humanos. En la esfera jurídica hay preocupación acerca de la recopilación, el almacenamiento y la utilización de los datos biométricos, así como de la disponibilidad de estos últimos en beneficio de terceros. Hoy día, tres sistemas, mencionados *supra*, permiten utilizar los datos biométricos: las plantillas biométricas de reconocimiento facial, las que se basan en las huellas digitales, y los que permiten una identificación por el iris.

*Rumania.* El Gobierno está en desacuerdo, ya que ello aumentaría los costes y porque los datos biométricos no se exigen ni siquiera para expedir el pasaporte.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La adopción de una plantilla biométrica vulneraría la libertad

individual y el derecho a la dignidad de los marinos, recogidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

*Uruguay.* Sin perjuicio del derecho de la gente de mar a negarse, el Estado puede exigir la inclusión de una plantilla biométrica en el documento de identidad.

*FIA.* La organización está en principio de acuerdo a efectos de una identificación segura y contrastable si ello resulta necesario para atender a las preocupaciones que suscita la seguridad para los principales Estados rectores de puertos. No obstante, será importante tener en cuenta todas las preocupaciones de los Estados Miembros en relación con los derechos humanos, la legislación en materia de protección de datos y las dificultades de aplicación. La FIA destaca igualmente que los países del G8 anunciaron su intención de elaborar normas para plantillas biométricas, a fin de aplicarlas al personal de aviación y navegación, y de someterlas a la OIT para que se examinen en la primavera de 2003.

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. (Véase el anteproyecto, artículo 4.5, i.)*

*Respuestas afirmativas:* 47. Albania, Argelia, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia), FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 5. Arabia Saudita, Argentina, Eritrea, Kazajstán y República Arabe Siria.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); APOM (Panamá), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 9. Alemania, China, Croacia, Cuba, Dinamarca, Lituania, Polonia, Rumania y Federación de Rusia.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Arabia Saudita.* El Gobierno está en desacuerdo por razones de respeto del derecho a la intimidad.

*Argentina.* No resulta conveniente incluir condiciones que puedan redundar en detrimento de la fiabilidad.

*Azerbaiyán.* El Gobierno indica que la Confederación de Sindicatos está en desacuerdo.

*Brasil.* CONTTMAF: Las organizaciones de trabajadores se remiten a los comentarios presentados en la pregunta A3, b), 1).

*Syndarma:* La organización de empleadores solicita que se garantice el derecho a la intimidad.

*Canadá.* CLC: La organización de trabajadores está de acuerdo con esta condición previa, si bien reitera que el requisito del elemento biométrico no es aceptable.

*Costa Rica.* Se debería exigir el consentimiento del marino para utilizar sus datos biométricos.

*CTRN:* La organización de trabajadores está de acuerdo, si bien reitera que el requisito del elemento biométrico no es aceptable.

*Dinamarca.* Ello depende del tipo de datos biométricos elegidos, las restricciones de la legislación nacional, etcétera.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Deberían protegerse los datos estrictamente personales.

*Estados Unidos.* La legislación estadounidense requiere la utilización de datos biométricos, lo cual no constituye una injerencia en la vida privada o una violación del derecho a la dignidad, sino más bien una confirmación de la identidad. El Gobierno reconoce, sin embargo, que en algunas culturas esta medida puede revestir una importancia considerable y convertirse en un grave obstáculo en este empeño.

*Finlandia.* El Gobierno se remite a los comentarios presentados en la pregunta A3, b), 1).

*Francia.* Francia se ajustará a su legislación nacional sobre la protección de la información personal y a la directiva de la Comunidad Europea 95/46/CE, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de esos datos.

*Honduras.* Esta condición previa garantiza el respeto del derecho a la dignidad del marino como ser humano.

*Hungría.* El Gobierno está en principio de acuerdo.

*India.* Los datos biométricos son un elemento de la identificación y su adopción no entrañaría una injerencia en la intimidad de las personas.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*FILT-CGIL:* La organización de trabajadores está de acuerdo, si bien reitera que el requisito del elemento biométrico no es aceptable.

*Lega Pesca:* La organización no está de acuerdo en que se utilicen los datos biométricos.

*Japón.* Las organizaciones de gente de mar consideran que la adopción de plantillas biométricas constituye en sí una violación del derecho a la dignidad humana.

*Kazajstán.* El documento debe incluir datos normalizados para todos los Estados Miembros ratificantes, con el fin de simplificar la identificación.

*Noruega.* Los datos biométricos no deberían recopilarse sin el permiso del marino interesado.

*Rumania.* BNS: La organización de trabajadores sugiere que se soliciten dichos datos.

*República Árabe Siria.* El Gobierno excluye las características biológicas distintas de la huella digital, el grupo sanguíneo y las características físicas visibles.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores está de acuerdo, si bien insiste en que el requisito del elemento biométrico no es aceptable.

*Ucrania.* Los datos biométricos deberían ser proporcionados únicamente previo consentimiento del titular del documento.

*FIA.* En respuesta a las preocupaciones planteadas por los representantes de la gente de mar, y siempre que ello fuera factible, la FIA podría estar de acuerdo, si bien la definición de la «intimidad» se plantearía como una cuestión compleja relacionada con los derechos humanos, sobre la cual el Grupo de los Empleadores no estaría cualificado para presentar comentarios.

- ii) *que los marinos puedan tener derecho a negarse a proporcionar datos biométricos y acreditar su identidad recurriendo al pasaporte nacional. (Véase el artículo 4.5, ii) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas: 30.* Arabia Saudita, Azerbaiyán, Belarús, República Checa, Costa Rica, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Finlandia, Guatemala, Hungría, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Perú, Qatar, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ESA (Estonia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas: 19.* Albania, Argelia, Argentina, Australia, Canadá, Chile, Dinamarca, Ecuador, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Grecia, Honduras, India, Italia, Líbano, Panamá, Portugal y Reino Unido.

*Organizaciones de empleadores:* ANA (Chile); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia), e INSA (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Otras respuestas:* 12. Alemania, Bulgaria, China, Croacia, Cuba, Liberia, Lituania, Mauricio, Países Bajos, Polonia, Rumania y Federación de Rusia.

### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores mantiene una posición neutral y respalda los comentarios de la FIA.

*Argelia.* Los marinos deberían respetar los reglamentos vigentes en los países de que sean nacionales. En el caso de que en el instrumento se recojan excepciones a la obligación de proporcionar datos biométricos, se dificultaría el empeño por lograr uniformidad.

*Argentina.* Contrariamente a la opinión del Gobierno, la Prefectura Naval está de acuerdo con que los marinos tengan derecho a negarse.

*Australia.* Los datos biométricos basados en el reconocimiento facial o del iris no supondrían una injerencia en la intimidad, por lo que carecería de justificación la negativa a proporcionarlos.

*Brasil.* Syndarma: La organización de empleadores está en principio de acuerdo, si bien se pregunta qué sucederá con los marinos para cuya entrada el Estado del puerto exija datos biométricos.

*Bulgaria.* La respuesta dependerá de los datos biométricos requeridos. Los marinos, deberían tener derecho a negarse a proporcionar tales datos y utilizar el pasaporte nacional para acreditar su identidad con arreglo al procedimiento del Estado rector de puertos. Algunos países podrán exigir dentro de poco a todos los visitantes extranjeros la presentación de visados con plantilla biométrica o de un pasaporte en el que consten datos biométricos.

*Canadá.* Todos los marinos deberían utilizar un pasaporte nacional para acreditar su identidad, y reservar el documento de identidad de los marinos para probar su condición profesional. Cuando un Estado opte por incluir datos biométricos, todos los documentos de identidad de los marinos expedidos en él deberán incluir dichos datos para guardar así coherencia. Por tanto, no debería incluirse la condición previa de que se trata.

CLC: El documento no debería reemplazar el pasaporte ni la libreta de identificación.

*República Checa.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el marino no tenga el derecho de negarse a someterse a un análisis de sangre.

*Chile.* La norma debería aplicarse a todos por igual. La idea de fondo es «la uniformidad», con objeto de que puedan verificarse los datos en cualquier país.

ANA: Esta condición previa podría incidir en la aceptación del documento en cualquier Estado.

CPC: La organización de empleadores mantiene una posición neutral. El derecho a negarse debería ejercerse únicamente cuando ello resulte absolutamente necesario.

*Costa Rica.* El Gobierno está de acuerdo y la Dirección General de Migración y Extranjería en desacuerdo.

CTRN: No obstante, el documento no debería reemplazar al pasaporte.

*Dinamarca.* El marino puede utilizar su pasaporte nacional. Quizás sea necesario señalar requisitos adicionales, como por ejemplo la presentación de un visado.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores mantiene una posición neutral y respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* El marino debe presentar el documento que se creó para este fin y ningún otro.

*Egipto.* El hecho de que un marino no disponga del nuevo documento no debería ser motivo para su detención por parte de ningún Estado rector de puertos.

*Estados Unidos.* Los documentos «originales», incluidos los pasaportes, pueden ser falsificados; es necesario utilizar datos biométricos para validar la identidad del titular y la autenticidad del documento.

USCIB: Habida cuenta de los objetivos del nuevo instrumento y de la información más detallada a que se refiere, el pasaporte sería insuficiente.

*Estonia.* ESA: No se le debe denegar el documento a un marino por el hecho de que éste se niegue a proporcionar dichos datos.

*Francia.* El nuevo instrumento perdería eficacia. Sin embargo, la legislación nacional podría regular esta cuestión.

Armadores de Francia: Ello comprometería la creación de un documento internacional de identidad.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: No se debería obligar a los marinos a utilizar el pasaporte como documento alternativo.

*Grecia.* De conformidad con la legislación nacional, sólo un documento de identidad válido permite determinar la condición del marino.

*Honduras.* Estos datos facilitan la comprobación de la identidad del marino.

*Hungría.* El Gobierno está, en principio, de acuerdo.

*India.* Cualquier especificación debería ser aplicable a todos los marinos. No obstante, los sindicatos de marinos no están de acuerdo con el Gobierno. Respecto a los armadores, los requisitos de un elemento biométrico no son aceptables, ya que el nuevo documento no debería estar destinado a reemplazar el pasaporte.

*Indonesia.* INSA: Sólo el pasaporte nacional es un documento de viaje.

SPNI: Siempre deberían comprobarse ambos documentos de identidad, y no solamente el documento de identidad de los marinos en lugar del pasaporte.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores mantiene una posición neutral y respalda los comentarios de la FIA.

FILT-CGIL: El documento no debe reemplazar el pasaporte.

Legia Pesca: La organización está en desacuerdo.

*Kazajstán.* Toda divergencia respecto a las normas establecidas entrañaría conflictos interminables en materia de identificación.

*Liberia.* El Gobierno se abstiene de formular comentarios sobre este punto, pero indica que algunos pasaportes nacionales no se ajustan al documento 9303 de la OACI.

*Malta.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que cuando se utilice un pasaporte nacional se mantengan los privilegios que otorga la condición de marino. Los representantes de los trabajadores no están de acuerdo en que los marinos no puedan negarse a proporcionar datos biométricos.

*Mauritania.* CGTM: El documento no está destinado a sustituir el pasaporte.

*Noruega.* Cuando los marinos se nieguen a proporcionar datos biométricos, se les debería privar de algún privilegio que les reconozca el nuevo instrumento.

*Reino Unido.* Esta condición previa parece frustrar el propósito del documento, que consiste en facilitar a los marinos el acceso a territorios extranjeros vedados a la población en general. Cuando un marino tenga derecho a negarse a proporcionar sus datos biométricos y a acreditar

su identidad sólo mediante el pasaporte, su acceso a un territorio determinado debería subordinarse sencillamente a la previa presentación del visado y el pasaporte.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: El documento no está destinado a reemplazar al pasaporte.

*FIA.* La organización de empleadores mantiene su posición neutral. Si fuese necesario incluir una disposición de este tipo en el instrumento para garantizar el apoyo de los gobiernos se podría considerar aceptable. No obstante, la FIA destaca que las perspectivas de empleo de los marinos que se nieguen a facilitar datos biométricos podrían verse afectadas, ya que la mayoría de los Estados rectores de puertos exigirían datos biométricos para facilitar la entrada. Además, dentro de poco algunos países podrán exigir a los visitantes extranjeros visados en los que figure una plantilla biométrica o un pasaporte en el que se incluya información biométrica.

*iii) que el equipo necesario para facilitar y verificar los datos biométricos debería ser de fácil utilización. (Véase el artículo 4.5, iii) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNDR (Países Bajos), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM (Francia), SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Respuestas negativas:* 3. Arabia Saudita, Eritrea e Italia.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 6. China, Croacia, Cuba, Lituania, Polonia y Rumania.

- *ser accesible por lo general en todo el mundo a bajo costo y en condiciones razonables. (Véase el artículo 4.5, iii) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNVR (Países Bajos), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. Arabia Saudita, Eritrea e Italia.

*Organización de trabajadores:* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 6. China, Croacia, Cuba, Lituania, Polonia y Rumania.

- *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. (Véase el artículo 4.5, iv) del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados

Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); NEF (Namibia); KVNR (Países Bajos), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Respuestas negativas:* 2. Arabia Saudita e Italia.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 7. China, Croacia, Cuba, Eritrea, Lituania, Polonia y Rumania.

### Comentarios

*Alemania.* Conviene tener presente que las condiciones para hacer funcionar el equipo también influyen en el procedimiento biométrico de identificación. Por ejemplo, los sistemas de reconocimiento facial son muy sensibles a los cambios de luminosidad ambiental y los sistemas de reconocimiento de voz son muy sensibles a los ruidos de fondo.

VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA, sin mención de la propuesta de enmienda.

*Brasil.* Syndarma: No obstante, se debería revisar el artículo 4.5, iv) del anteproyecto para aclarar que la verificación de los datos biométricos es una competencia exclusiva de las autoridades oficiales, mientras que la única responsabilidad de las autoridades del buque es comprobar que el marino dispone de un documento de identidad adecuado.

*Canadá.* El equipo debería ser fiable en cualquier tipo de condición ambiental (por ejemplo, altos grados de humedad, frío, baja luminosidad, etcétera).

CLC: La organización reitera que al no ser los miembros de la tripulación delincuentes y al ser, además, conocidos por los demás miembros de la tripulación, la exigencia de datos biométricos no es aceptable.

*Chile.* ANA: La única responsabilidad del buque es verificar que los tripulantes tengan el documento de identidad.

*Costa Rica.* CTRN: La organización reitera que la exigencia de datos biométricos no es aceptable, ya que los miembros de la tripulación no son delincuentes y que, además, son conocidos por los demás miembros de la tripulación.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Egipto.* Egipto no tiene equipos para verificar los datos biométricos ni dispone de los recursos financieros para adquirirlos. El Gobierno considera que dichos equipos se deberían proporcionar gratuitamente y que debería impartirse formación a varios especialistas en materia de elaboración y verificación del documento. Por otra parte, convendría tener en cuenta que en Egipto es el marino quien paga las tasas de expedición del documento, y que esta tecnología aumentaría los costes de producción por encima de los beneficios esperados.

*Estados Unidos.* Está de acuerdo, aunque el equipo que proporcione los datos biométricos no debería estar a bordo del buque, sino en lugares de expedición altamente controlados, y el equipo para la verificación donde los funcionarios gubernamentales suelen llevar a cabo la verificación.

*Francia.* Armadores de Francia: La verificación a bordo de los buques debe llevarla a cabo cualquier autoridad estatal que disponga de dichos equipos.

*Guatemala.* Se debería prestar ayuda a los Estados Miembros.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo por razones de entrenamiento del personal responsable de la supervisión.

*Hungría.* El Gobierno está de acuerdo, aunque solamente en principio.

*India.* Debería tenerse en cuenta que los vendedores de soporte físico para la tecnología biométrica se hallan en su mayoría en los países desarrollados. Por tanto, antes de adoptar este requisito, la OIT debería garantizar que en todo el mundo se pueda adquirir este equipo a bajo costo y en condiciones razonables. El Gobierno destaca igualmente que el equipo debería funcionar en los lugares indicados con el fin de que los funcionarios del Estado puedan proceder a las identificaciones.

*Italia.* El Gobierno está en desacuerdo, dado el costo que entrañaría el equipo si debiera utilizarse esta tecnología en los puertos de manera sistemática.

CONFITARMA: Por lo que se refiere al funcionamiento, la única responsabilidad del buque debería consistir en verificar que el marino dispone del documento de identidad apropiado, mientras que las autoridades del Estado de acogida se encargarán de verificar los datos biométricos. La organización respalda la propuesta de la FIA de modificar en consecuencia el artículo 4.5, iv) del anteproyecto.

FILT-CGIL: Los miembros de la tripulación no son delincuentes y, por lo general, son conocidos por los demás miembros de la tripulación.

Lega Pesca: La organización está en desacuerdo con las propuestas.

*Kazajstán.* Sería deseable prever equipos normalizados y formación para su utilización.

*Liberia.* El Gobierno considera que dicha tecnología debe ser fácilmente asequible.

*Mauritania.* CGTM: Los miembros de la tripulación no son delincuentes y, por lo general, son conocidos por los demás miembros de la tripulación.

*Noruega.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el equipo sea propiedad de la autoridad competente.

*Países Bajos.* KVNR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Reino Unido.* El Gobierno solicita además que el equipo sea utilizado únicamente por funcionarios del Gobierno.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: Los miembros de la tripulación no son delincuentes y, por lo general, son conocidos por los demás miembros de la tripulación.

*República Unida de Tanzania.* Este equipo debería funcionar exclusivamente en centros especiales controlados por profesionales, con el fin de evitar una mala utilización a bordo de los buques y en los puertos.

*Ucrania.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que exista un acuerdo entre la administración y los particulares.

FIA. La organización de empleadores está de todo punto de acuerdo. No obstante, considera una prioridad que el equipo de verificación funcione adecuadamente en los puertos, termina-

les y aeropuertos. Cabría respaldar la referencia propuesta en el artículo 4.5, iv) para el funcionamiento del equipo «a bordo de los buques», siempre que se refiera únicamente a la capacidad de los representantes del Gobierno para subir a bordo con el equipo adecuado. A pesar de ello, debería aclararse que sólo las autoridades competentes podrán verificar los datos biométricos. La única responsabilidad del buque consistiría en verificar que el marino dispone del documento de identidad adecuado. Por consiguiente, el artículo 4.5, iv) del proyecto debería ser enmendado como sigue: «*el equipo pueda funcionar adecuadamente en los puertos, terminales y aeropuertos, así como en otros lugares, incluso a bordo de los buques, donde normalmente serán los funcionarios gubernamentales los que deban proceder a la verificación de la identidad*».

iv) *Otras condiciones previas.*

#### *Comentarios*

*Estados Unidos.* El Gobierno reitera la necesidad de utilizar la expresión «costos razonables» y pide que los equipos y las tecnologías, así como las normas para su inclusión, sean acordadas a escala internacional.

*Finlandia.* Deberían tenerse también en cuenta los objetivos de la labor de normalización llevada a cabo en el ámbito internacional en materia de datos biométricos.

*Japón.* El hecho de que un Estado imponga por ley, únicamente a los marinos, la obligación de proporcionar información sobre sus características físicas personales, referentes por tanto a su esfera privada, plantea un problema. Sería, por tanto, necesario que dicha tecnología sea objeto de una aceptación general. Según los expertos, la tecnología empleada en una plantilla biométrica elaborada en un país determinado no es transferible al resto del mundo, ya que las diferencias climáticas y térmicas originan inevitablemente errores. Así, es necesario mejorar la tecnología y elaborar una normativa global. Además, cuando se producen errores, el fallo del equipo sería considerado como la causa principal. Es pues necesario tener presente la posibilidad de examinar el pasaporte para verificar la identidad de los marinos. De exigirse la utilización de tecnología biométrica para los documentos de identidad de los marinos, holgaría fijar requisitos adicionales para los visados, pasaportes, etcétera.

*Liberia.* El Gobierno sugiere que los capitanes y los armadores estén habilitados para verificar la competencia de la tripulación, con arreglo al Convenio STCW de la OMI o al Código ISM.

*Nigeria.* El marino debería ser informado sobre la importancia de la utilización del nuevo certificado de identidad.

*Reino Unido.* El equipo debería ser fácil de transportar, poder mantenerse en condiciones de seguridad, y no ser de acceso fácil a personas no autorizadas. Además, debería cumplir las exigencias en materia de salud y seguridad, no provocar molestias ni presentar riesgos para los usuarios o los marinos (los escáner de huellas dactilares, rasgos faciales o características del iris). Conveniría utilizar o elaborar normas internacionales (ISO) para garantizar una normalización.

*República Árabe Siria.* El Gobierno solicita que la OIT proporcione el equipo a bajo costo, así como la formación para su utilización.

*Suriname.* Se apreciaría en grado sumo que se prestara asistencia técnica y financiera a los países menos adelantados en materia de tecnología.

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

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

*Respuestas*

*Radiografía dental:* Honduras.

*Fotografía digital:* Nueva Zelandia y Perú.

*ADN:* Dinamarca, Líbano y Noruega.

*Reconocimiento facial:* Alemania, Australia, Estados Unidos, Francia, Japón, Noruega y Reino Unido.

*Dactiloscopia y reconocimiento de huella digital:* Albania, Alemania, Argelia, Australia, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Líbano, Malta, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Qatar, Reino Unido y Suriname.

*Reconocimiento geométrico de la mano:* Alemania, Estados Unidos, Guatemala, Japón y Malta.

*Reconocimiento del iris:* Alemania, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Japón, Noruega, Países Bajos y Reino Unido.

*Reconocimiento de retina:* Malta y Noruega.

*Reconocimiento de la firma:* Alemania, Chile, Japón, Nueva Zelandia y Suriname.

*Reconocimiento de voz:* Alemania, Japón, Malta y Noruega.

*No disponen de tecnología biométrica:* Argentina, Belarús, Bulgaria, Ecuador, Eritrea, Estonia, Hungría, Nigeria, Portugal, República Árabe Siria, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Otros comentarios*

*Argelia.* Se utilizan los siguientes sistemas: huellas dactilares, reconocimiento visual y antropometría.

*Canadá.* En la actualidad no se utiliza esta tecnología en los documentos de viaje o de identidad.

*Chile.* Todas las tecnologías están disponibles, pero son onerosas.

*Francia.* La tecnología más probada y apreciada por las autoridades francesas es la de las huellas dactilares.

*Japón.* Salvo en lo que respecta a la tecnología de reconocimiento del iris, existen diferentes tecnologías para cada característica biométrica, y hay escasa compatibilidad entre las distin-

tas versiones elaboradas por diferentes fabricantes. Por tanto, las autoridades portuarias han conferido una importancia primordial a la adopción de tecnologías biométricas que puedan combinarse.

*Kazajstán.* Las autoridades de inmigración disponen de tecnología biométrica.

*Liberia.* El Gobierno sugiere la posibilidad de adoptar la tecnología disponible en Estados Unidos y Europa, de suerte que puedan utilizarla los marinos liberianos.

*Noruega.* Para más información, el Gobierno se remite al siguiente sitio Web: <http://www.steria.no/>.

*Panamá.* Los documentos de identidad de los marinos no contienen tecnología biométrica alguna.

## ii) ¿qué experiencia tienen en ella?

*Los siguientes países y organizaciones afirman que no tienen experiencia alguna:* Argentina, Belarús, Bulgaria, Eritrea, Ecuador, Namibia, Nigeria, Panamá, República Árabe Siria, República Unida de Tanzania y Uruguay.

### Otros comentarios

*Alemania.* La mayoría de los sistemas biométricos no ofrecen muchas garantías en términos de fiabilidad. Los resultados de los experimentos que se están llevando a cabo deberían estar disponibles en junio de 2003.

*Argelia.* Dicha tecnología facilita la identificación del titular del documento.

*Australia.* En Australia existe una amplia gama de soportes lógicos para almacenar, investigar y recabar determinados datos biométricos, si bien todos estos productos se encuentran en las fases iniciales de desarrollo. En noviembre de 2002 se iniciaron en Sidney ensayos reales para experimentar la tecnología biométrica de reconocimiento facial con los miembros de la tripulación. Se llevarán a cabo nuevas pruebas con la biometría facial para identificar a los miembros de tripulaciones en todos los aeropuertos australianos.

*Chile.* La tecnología se utiliza para ingresar a edificios estatales y privados con restricción.

*Costa Rica.* Se utiliza la tecnología en las cédulas de identidad y licencia de conducir.

*Dinamarca.* Esta tecnología se utiliza para la investigación de delitos y en procesos penales, así como con fines médicos y de identificación (forense y paternidad, etcétera). Actualmente no se utilizan datos biométricos para identificar a los particulares (por ejemplo en los pasaportes, etcétera).

*España.* El Gobierno lleva muchos años experimentando esta tecnología.

*Estados Unidos.* De una serie de estudios y evaluaciones actuales se desprende la necesidad de mejorar unas normas y unos sistemas abiertos que promuevan una utilización combinada y un funcionamiento integrado. Algunos productos no se compaginan bien con otros. Es necesario pues disponer de normas internacionales completas y ampliamente aceptadas sobre tecnología y biometría. Existen dos conceptos diferentes de operaciones: sistemas abiertos (que permiten que cada país elija la tecnología biométrica que desea) y sistemas cerrados (que

permiten elegir una tecnología, o a un proveedor en el caso de las técnicas patentadas, para su utilización generalizada). Esta selección es capital para la gestión de datos y para las normas aplicables a los sistemas comerciales que requieran ser mejoradas. Recientemente se ha sugerido en varios documentos que se tenga muy en cuenta la utilización de imágenes, más que de plantillas, a causa de las preocupaciones que suscitan las normas y la posibilidad de combinar el funcionamiento entre sistemas con las infraestructuras existentes, si bien hasta ahora el Gobierno no ha modificado su anterior recomendación.

*USCIB:* La organización de empleadores destaca que los Estados Unidos tienen una vasta experiencia en la utilización de esta tecnología.

*Filipinas.* El SIRB (Oficina de Investigación Nacional) no dispone de las huellas dactilares de los marinos, contrariamente a la policía local, la NBI, y otras agencias de investigación del Gobierno, que están experimentando con ellas.

*Francia.* Se están llevando a cabo pruebas y no es posible en esta fase del proceso extraer conclusiones respecto al uso de esta tecnología en relación con los documentos de viaje o de identidad.

*Guatemala.* Los datos biométricos se utilizan en los sectores público y privado.

*Honduras.* Las agencias de investigación nacional han experimentado esta tecnología.

*India.* Los datos biométricos se utilizan actualmente en los departamentos de policía para la investigación de delitos.

*Japón.* La tecnología biométrica se utiliza en los supermercados y en las tiendas, donde cualquier persona puede registrar su huella dactilar en una tarjeta con circuito integrado. Ello permite verificar la identidad del titular. Las empresas han adoptado el reconocimiento de la huella dactilar por razones de seguridad. En los cajeros automáticos (terminales ATM) se utiliza la tecnología basada en el reconocimiento del iris que los bancos están experimentando. La tecnología biométrica se utiliza en general para controlar las entradas y salidas de las residencias y para la vigilancia interna y externa de los edificios.

*Líbano.* La experiencia en la utilización de la tecnología es buena.

*Malta.* La autoridad marítima no tiene experiencia en la utilización de la tecnología biométrica, si bien ésta se utiliza en áreas de alta seguridad de la industria privada y en las actividades forenses de la policía.

*Nicaragua.* La plantilla de huellas dactilares la tienen solamente la policía nacional para antecedentes penales y el Consejo Supremo Electoral para la emisión de cédulas de identificación ciudadana. Las instituciones responsables de identificar al marino no poseen ninguna experiencia en esta tecnología.

*Noruega.* Noruega no tiene experiencia reciente en esta materia.

*Nueva Zelandia.* La experiencia con tecnología biométrica es limitada.

*Países Bajos.* La experiencia en la utilización de la tecnología disponible ofrece muchas garantías.

*Perú.* Esta tecnología se viene aplicando desde hace cuatro años.

*Portugal.* Toda la experiencia acumulada hasta hoy corresponde a proyectos experimentales llevados a cabo en Alemania (reconocimiento facial), Países Bajos, Reino Unido y Canadá (escáner de iris).

*Reino Unido.* Respecto a la utilización de huellas dactilares, el Gobierno cuenta con una larga experiencia, limitada en cambio en lo que respecta a la biometría facial y del iris, que están en fase experimental.

*Suriname.* La tecnología biométrica disponible parece ser bastante exacta y funcional.

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

No estuvieron en condiciones de facilitar esta información los siguientes países: Alemania, Argelia, Argentina, Belarús, Costa Rica, Ecuador, Egipto, Eritrea, Hungría, Nicaragua, Nigeria, Portugal, República Arabe Siria y República Unida de Tanzania.

#### Otros comentarios

*Albania.* El Gobierno responde que esta tecnología estará disponible en breve.

*Australia.* En los tres o cuatro años venideros quizá esté disponible un material informático de gran potencial, capaz de cribar bases de datos de gran volumen y de garantizar una identificación facial de gran precisión. Con todo, el nuevo formato de pasaporte australiano (de serie M), que debería adoptarse en 2004, ya permitirá almacenar datos biométricos en un circuito integrado que emitirá señales de radiofrecuencia. Es probable que la biometría se base en la tecnología de reconocimiento facial. La OACI, de la que Australia es miembro, ha constituido un grupo de trabajo sobre nueva tecnología que ha elaborado una norma mundial para la utilización de la biometría en los pasaportes. Se prevé que esta norma mundial impulse el desarrollo de lectores y de otra tecnología adaptable en el ámbito portuario.

*Bulgaria.* Es posible que esta tecnología esté disponible en un plazo de dos o tres años.

*Canadá.* Es posible que la tecnología adecuada esté disponible en un plazo de cinco a diez años.

*Chile.* La tecnología podría estar disponible dentro del plazo de que se disponga a tal efecto, asociado al costo que signifique implementarla.

*Dinamarca.* Se procederá a la adquisición de esta tecnología en cuanto la OACI fije las normas pertinentes (probablemente en 2003).

*España.* Esta tecnología ya está disponible.

*Estados Unidos.* Resulta difícil abordar en este contexto la cuestión de las normas y de la compatibilidad entre sistemas dotados de estructuras y tecnologías informáticas diferentes. Resulta claro que en general ya están disponibles los recursos tecnológicos apropiados, si bien subsisten preocupaciones en cuanto a las normas y a la compatibilidad. Sin embargo, ya resulta posible ir adelante y configurar un marco para determinar las normas apropiadas y garantizar su adopción, sin necesidad de especificar todavía todas las normas aplicables.

*Filipinas.* Resultaría ideal disponer de un año de transición con miras a su aplicación.

*Francia.* Esta tecnología estará disponible en los dos o tres próximos años.

*Honduras.* El Gobierno declara que esta tecnología estará disponible a largo plazo.

*India.* Ya existe esta tecnología, pero la demanda repentina de grandes cantidades de material biométrico podría dificultar las entregas esperadas en un plazo determinado.

*Japón.* La difusión de la utilización de la tecnología biométrica depende del perfeccionamiento de esta última, que debería: 1) ser de fácil utilización; 2) estar disponible por un costo módico, y 3) cumplir los criterios establecidos en términos de tasa de error de reconocimiento. A estas alturas no se sabe a ciencia cierta cuándo se difundirá en el Japón la utilización de la tecnología biométrica. Es incluso imperativo tomar en consideración y respetar varios factores, como por ejemplo la legalidad y la opinión de la población.

*Kazajstán.* Esta tecnología ya está disponible.

*Líbano.* La tecnología basada en las huellas dactilares está hoy disponible, mientras que aquella basada en el ADN se introducirá en un plazo de seis meses.

*Liberia.* El Gobierno informa de que, en principio, debería adoptar la tecnología disponible en Estados Unidos y en Europa.

*Myanmar.* Se estudiará la posibilidad de adquirir tecnología biométrica una vez que se haya adoptado el nuevo instrumento.

*Namibia.* Esta tecnología estará disponible en un futuro próximo.

*Noruega.* En vista de que la tecnología ya existe, no deberían surgir más obstáculos que los inherentes al inicio de su configuración y producción.

*Nueva Zelandia.* Nueva Zelandia está en condiciones de aplicar cualquier tecnología biométrica, si bien de momento ésta es nueva y aplicable tan sólo en circunstancias específicas. Por este motivo, la experiencia de Nueva Zelandia es todavía limitada en este ámbito.

*Países Bajos.* Esta tecnología estará disponible a gran escala en un plazo de dos a cinco años. A finales de 2002 debía completarse un estudio de viabilidad sobre la manera en que en los Países Bajos podrían incorporarse los datos biométricos a los documentos de viaje. La cuestión principal estriba en determinar qué datos biométricos han de tomarse en consideración (reconocimiento de las características del iris, plantillas digitales, o reconocimiento facial). Esta decisión también depende de las recomendaciones que a este respecto formule la OACI, y que se dirigirán a los Estados Miembros en 2003. La razón que induce a incluir datos biométricos en los documentos de viaje de los Países Bajos obedece principalmente a la necesidad de prevenir fraudes basados en las apariencias. Hoy día los únicos instrumentos que permiten comprobar la identidad de quien presenta un documento de viaje son una fotografía y la firma del titular. Los datos biométricos parecen ofrecer un medio de comprobación adicional. Hoy día el Parlamento está examinando un proyecto de ley en el que habrá de regularse la inclusión de datos biométricos en los documentos de viaje.

*Panamá.* La tecnología estará disponible en cuanto se adopte el nuevo instrumento.

*Perú.* No existe dificultad alguna en lo relativo a la tecnología, pero sí con respecto al costo de los equipos.

*Reino Unido.* Ya está disponible la tecnología.

*FIA.* La FIA indica que los países del G8 están produciendo normas acerca de las plantillas biométricas, que en principio deberían estar disponibles para la primavera de 2003.

**P. A3, d)** 1) *¿Debería incluirse en el documento de identidad de la gente de mar informaciones sobre los certificados que poseen los marinos respecto de sus calificaciones y títulos profesionales? (Véanse los artículos 4, 2 y 4, 6 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 31. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bulgaria, República Checa, Costa Rica, Croacia, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, Italia, Kuwait, Lituania, Myanmar, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Reino Unido, Rumania, República Árabe Siria, Suriname y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* APINDO (Indonesia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Respuestas negativas:* 28. Alemania, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Chile, China, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Francia, Grecia, India, Japón, Kazajstán, Líbano, Malta, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Polonia, Qatar, Federación de Rusia, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* ANA y CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia), e INSA (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); FWZ (Países Bajos); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 2. Canadá y Liberia.

2) *¿Debería ser de la competencia de cada Miembro decidir si cabe incluir dicha información en dicho documento más adelante?*

*Respuestas afirmativas:* 34. Albania, Arabia Saudita, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Grecia, Honduras, India, Indonesia, Japón, Kuwait, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nueva Zelanda, Polonia, Reino Unido, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* ANA y CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos), y APINDO (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia), y NUNW (Namibia).

*Respuestas negativas:* 23. Argelia, Argentina, Chile, Costa Rica, Dinamarca, Eritrea, España, Estonia, Guatemala, Hungría, Kazajstán, Líbano, Lituania, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Perú, Portugal, Panamá, Qatar, Rumania, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia);

FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 3. Alemania, China e Italia.

### *Comentarios*

*Alemania.* Las funciones y los grados cambian con rapidez en el sector naviero. Por tanto, cada vez que cambien las cualificaciones y títulos profesionales del marino interesado, y que deban hacerse constar estas novedades, debería expedirse un nuevo documento de identidad de la gente de mar.

VDR: La organización de empleadores mantiene una postura neutral y declara que no resulta necesario incluir dicha información en los documentos de identidad de la gente de mar. Sea cual fuere la decisión que se adopte al respecto, esta medida debería ser tan sólo facultativa y no debería incluirse referencia específica alguna a ella en el nuevo instrumento. En una revisión ulterior del instrumento podría tenerse en cuenta la nueva normativa de la OMI sobre el particular, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3.2 del anteproyecto.

*Argelia.* Debería ser obligatorio facilitar esta información, toda vez que constituiría una prueba fehaciente más de que el titular del documento es un marino.

*Argentina.* Contrariamente al Gobierno, la Marina contesta negativamente a la pregunta A3, d), 1), pero positivamente a la pregunta A3, d), 2).

*Australia.* El Gobierno está de acuerdo en que la autoridad expedidora debería estar facultada para decidir qué información adicional procede incluir en el documento. Al igual que otros muchos países, Australia expide certificados de capacidad. No se procede a comprobar la identidad del titular, ni se requiere que este último sea australiano, resida en territorio australiano, o esté activo en esta industria. Del mismo modo, los titulares de certificados válidos pueden desempeñar tareas en tierra y no tienen por qué tener acceso a los puertos de otro país o a un buque en particular. Además, Australia acepta los certificados válidos expedidos por la mayoría de los países a los marinos que trabajan a bordo de buques matriculados en Australia, y verifica junto con las administraciones extranjeras la validez de los certificados, si bien no mantiene una base de datos para todos los certificados extranjeros de que puedan ser titulares los marinos de nacionalidad australiana que trabajan a bordo de buques extranjeros. Por tanto, el país del que sea nacional un marino no siempre está facultado para comprobar si son válidos o auténticos los certificados de los marinos. De concretarse, la posibilidad sugerida en esta pregunta no haría más que desvirtuar el objetivo primero del documento de identidad: demostrar que el marino tiene una razón válida para hallarse a bordo de un buque y, por tanto, para someterse a un mínimo de controles transfronterizos.

*Azerbaiyán.* El Gobierno contesta negativamente, no así la Confederación de Sindicatos de Azerbaiyán.

*Brasil.* CONTTMAF: Esta información ya consta en otro documento de uso habitual entre los marinos, y fácil de comprobar. Además, el dejar esta cuestión a discreción de cada Estado podría dificultar la normalización del documento.

*Bulgaria.* El Gobierno está de acuerdo sobre todos los puntos, toda vez que esta posibilidad se adecua al tenor de la legislación nacional. En las páginas 4, 5, 6 y 7 del pasaporte búlgaro para marinos se incluye información sobre las cualificaciones y los títulos profesionales de

estos últimos, junto con el número del documento, la fecha de su expedición y la de caducidad. Tan sólo las personas autorizadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones están facultadas para efectuar anotaciones en este certificado.

*Canadá.* La inclusión de esta información debería ser facultativa.

CLC: La inclusión de esta información podría retrasar la aplicación del instrumento. Canadá ya está revisando sus certificados de capacidad.

*Chile.* La idea que late en la elaboración de este instrumento es la «uniformidad». Todos los antecedentes de capacidad han de incorporarse a la libreta de embarco. En la tarjeta de identidad sólo deben constar los datos de identidad personal y profesional.

ANA: La inclusión de esta información en los documentos de identidad debe ser facultativa para los Estados Miembros ratificantes y no debe hacerse mención de este tema en el nuevo instrumento. Además, las certificaciones requieren ser actualizadas regularmente.

*Costa Rica.* La información relativa a las cualificaciones y títulos profesionales debería uniformarse a efectos de aplicación internacional. Contrariamente al Gobierno, la Dirección General de Migración y Extranjería no está de acuerdo en modo alguno, porque así se perdería la uniformidad buscada.

CTRN: La inclusión de esta información podría retrasar la aplicación del documento.

*Cuba.* La inclusión de esta información no debería ser obligatoria. En cualquier caso, el hecho de que esta información se incluya en el documento no exime al marino de la obligación de presentar los originales de los certificados que corresponda.

*Dinamarca.* Esta propuesta socavaría la posibilidad de aplicar una norma uniforme a los documentos de identidad de los marinos. Es más, en el Convenio STCW ya se determinan los requisitos para la aprobación de los certificados de capacidad. La inclusión de esta información podría causar confusión.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Egipto.* La mención de las cualificaciones y títulos profesionales de los marinos debería ser facultativa. Además, algunas tareas que se desempeñan a bordo de los buques no requieren capacidad a tenor de lo dispuesto en el Convenio STCW.

*Eritrea.* Esta información debe formar parte integrante del documento normal y su inclusión debería ser obligatoria.

*España.* Debería adoptarse la misma estructura para todos los documentos de identidad.

*Estados Unidos.* Las decisiones adoptadas en materia de gestión de datos acerca de la conveniencia de hacer constar determinadas informaciones en una tarjeta o en una base de datos debería dejarse a discreción de cada Estado Miembro. Sin embargo, se debería alcanzar un acuerdo sobre los elementos informativos apropiados. En vista de la necesidad de que los Estados Miembros cumplan los requisitos fijados en el Convenio STCW, debería ser obligatorio incluir esta información en una tarjeta, o bien, de no ser ésta la voluntad predominante de los Miembros, la decisión de incluir esta información debería dejarse a discreción de cada Estado Miembro.

USCIB: La obligación de incluir esta información complicaría y aumentaría la tarea de la autoridad expedidora, que debería expedir una nueva tarjeta de identidad cada vez que un marino gane o pierda capacidad. Por tanto, debería dejarse esta decisión en manos del país en que se expida el documento.

*Estonia.* Debería alcanzarse una decisión consensuada con miras a que se incluya solamente la información que pueda facilitar cada país.

*Filipinas.* El Gobierno considera que la inclusión de esta información resulta superflua, ya que los certificados originales obran en poder de los marinos a lo largo de su empleo, y porque la misma obligaría a añadir páginas al documento, que sería entonces más voluminoso.

*Francia.* Esta información resulta sumamente difícil de actualizar. Se podría estudiar la posibilidad de incluir el certificado de que sea titular el marino en el momento de la expedición del documento. Ahora bien, cuando se proceda a su comprobación, este certificado podría no corresponder al indicado con anterioridad. Esta cuestión remite a la del sistema de control y verificación de los certificados de capacidad. Los documentos de identidad podrían no contener estas indicaciones, pero en todo caso deberían permitir que se puedan verificar los certificados. Por tanto, el Gobierno no se opone en el fondo a la inclusión de esta información, siempre y cuando no complique la aplicación de este nuevo instrumento.

*Armadores de Francia:* Ello complicaría considerablemente la expedición del documento y su actualización.

*Grecia.* Con arreglo al Convenio STCW, el original de los certificados de capacidad de los marinos debe estar disponible a bordo del buque.

*Guatemala.* No habría uniformidad si cada Miembro pudiera decidir por su cuenta a este respecto.

*Honduras.* Esta inclusión no debería ser obligatoria, al existir otros documentos que prueban las cualificaciones de los marinos.

*Hungría.* Esta información consta en los documentos de identidad de Hungría. Además, cada documento debería comprender esta información importante para mayor sencillez.

*India.* Esta decisión debería dejarse a discreción de cada Miembro.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

FILT-CGIL: La inclusión de esta información podría retrasar la aplicación del instrumento. La uniformación y la fácil identificación del documento podrían resultar imposibles si existieran grandes diferencias entre los países de expedición.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo sobre todos los puntos.

*Japón.* Las autoridades expedidoras se verían obligadas a seguir un procedimiento de enmienda escrita cada vez que surjan cambios en el certificado de capacidad, lo cual dificultaría la modificación correspondiente de los documentos de identidad. El tipo y la cantidad de información que haya de hacerse constar en el documento debería dejarse a discreción del país interesado.

*Kazajstán.* En el documento de identidad de la gente de mar deberían constar tan sólo la relación de los servicios del titular, una indicación de los buques a bordo de los cuales éste haya servido y el sello de la autoridad de inmigración competente a la entrada y a la salida del puerto.

*Liberia.* La información relativa a las cualificaciones y títulos profesionales no entra en el ámbito de aplicación del instrumento propuesto, por lo que su suministro no debería exigirse ni prohibirse. Esta cuestión debería dejarse a discreción del Estado expedidor.

*Malta.* El hecho de aumentar el número de páginas del documento iría en detrimento de la seguridad que ofrecen los documentos de identidad de una sola página. Los representantes de los trabajadores responden afirmativamente a la pregunta A3, d), 1), pero no a la pregunta A3, d), 2).

*Mauritania.* CGTM: La inclusión de esta información retrasaría la aplicación del instrumento.

*Namibia.* Nada impide a los marinos mejorar sus cualificaciones después de que se les haya expedido el documento de identidad, pero no resulta necesario retocar este último a fin de reflejar las correspondientes modificaciones.

*Nigeria.* Si se preceptúa la inclusión de información sobre los certificados en los documentos de identidad, éstos deberían ser voluminosos, lo cual resulta impropio ya que se supone que el empleador debe haber comprobado esta información antes de proceder a la contratación.

*Nueva Zelanda.* Este tipo de información no resulta pertinente en un documento de identidad.

*Países Bajos.* FWZ: La información relativa a los certificados de los marinos no guarda relación alguna con las cuestiones de seguridad, y no debería incluirse en el documento.

KVNR: Sólo debería ser facultativo incluir esta información, que no se debería mencionar con carácter específico en el nuevo instrumento. Al poder requerir esta operación la intervención de distintos organismos nacionales, el hecho de prescribir con carácter obligatorio la inclusión de esta información podría retrasar la introducción de los documentos de identidad. Además, este tipo de información es susceptible de requerir una actualización frecuente.

*Panamá.* El Gobierno solicita que se aplique una política uniforme a todos los Miembros.

*Perú.* La inclusión de esta información ha de ser obligatoria para que el documento sirva de algo.

*Portugal.* A efectos de uniformidad, en el nuevo instrumento convendría determinar el tipo de información que haya de incluirse.

*Qatar.* El certificado acredita ya de por sí las aptitudes del marino titular, de modo que de nada sirve reiterar esta información cada vez que un marino obtiene una cualificación superior.

*Reino Unido.* La inclusión de las cualificaciones y títulos profesionales de los marinos brindaría una oportunidad valiosa de contrastar los certificados de capacidad con los documentos de identidad. Ahora bien, los certificados de capacidad (y de otra índole) son los documentos en que se suelen registrar las cualificaciones y títulos profesionales, y puede haber confusión si estas aptitudes varían durante el período de vigencia de los documentos de identidad. También convendría estudiar la influencia en la libreta de desembarco. Por tanto, el Reino Unido acepta esta inclusión, siempre y cuando sea facultativa.

*Rumania.* La inclusión de esta información ofrecería una prueba fehaciente de la ocupación de su titular en su calidad de marino.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: Este instrumento tiene por objeto contribuir a la seguridad marítima, y la inclusión de esta información adicional retrasaría su aplicación.

*Uruguay.* Debe adoptarse un criterio uniforme.

*FIA.* Sea cual fuere la decisión que se adopte a este respecto, la inclusión de información sobre las cualificaciones y títulos profesionales de los marinos en los documentos de identidad debería ser tan sólo facultativa. En vista de que podrían intervenir distintos órganos nacionales, la inclusión obligatoria de esta información podría retrasar la introducción del documento de identidad. Además, es posible que este tipo de información requiera una actualización frecuente. En vista de las preocupaciones manifestadas por el grupo de los marinos y en aras de la fructuosa adopción y la masiva ratificación del nuevo instrumento, no convendría incluir referencia específica alguna a esta información. Sin embargo, convendría mantener el artículo 4.6 del anteproyecto, que deja abierta esa posibilidad. A tenor de lo dispuesto en el artículo 3.2 del anteproyecto, en la revisión ulterior de los documentos de identidad podría tenerse en cuenta toda nueva normativa de la OMI que fije requisitos en cuanto a la necesidad de hacer constar las cualificaciones y títulos profesionales en los documentos de lectura mecánica.

**P. 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 el artículo 4, 2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas: 44.* Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bulgaria, República Checa, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Lituania, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nigeria, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA (Chile); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas: 12.* Alemania, Australia, Azerbaiyán, Chile, China, Costa Rica, Cuba, Kazajstán, Líbano, Malta, Nueva Zelandia y República Arabe Siria.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM y SNPOMM (Francia), y CGTM (Mauritania).

*Otras respuestas: 4.* Belarús, Canadá, Francia y Liberia.

#### *Comentarios*

*Alemania.* Asociación de Armadores de Alemania: La organización de empleadores se mantiene neutral y respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* Esta pregunta presupone que el documento de la gente de mar sea un libro, mientras que la Conferencia podría convenir en que un formato de tarjeta resultaría más apropiado. Se exigirá pronto a todos los marinos que detentan un pasaporte para entrar en Australia, con lo que no resultará necesario prever páginas en blanco en el nuevo documento de identidad de los marinos.

*Azerbaiyán.* El Gobierno indica que la Confederación de Sindicatos está de acuerdo.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores discrepa y se remite al comentario que formuló en relación con la pregunta A3, d).

*Syndarma*: No debería redundar en detrimento del carácter práctico del documento, ni entrañar un encarecimiento del mismo.

*Bulgaria*. El Gobierno está de acuerdo y se remite al comentario que formuló en relación con la pregunta A3, d).

*Canadá*. Esta posibilidad debería ser facultativa.

CLC: No debería resultar un documento demasiado diferente del modelo genérico.

*Chile*. Deben existir libreta de embarco y tarjeta de identificación. En la primera sólo deberían registrarse los embarcos y desembarcos en el puerto de zarpe y/o de recalada.

*Costa Rica*. No se garantiza la fiabilidad de esta información. Contrariamente al Gobierno, la Dirección General de Migración y Extranjería manifiesta su acuerdo.

CTRN: No debería resultar un documento demasiado distinto del modelo genérico.

*Cuba*. Esta cuestión debería quedar a discreción de cada Estado Miembro.

*Dinamarca*. En el documento de identidad pueden anotarse los sellos de entrada y salida de los países de que se trate. Además, este documento no debería excluir la utilización de la libreta tradicional de identificación de los marinos, en cuyo caso el documento incluirá páginas en blanco.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos*. El Gobierno se mantiene neutral, ya que duda de la posibilidad de validar entradas inscritas en páginas en blanco. Incluso con el formato de tarjeta, que los Estados Unidos prefieren, la gestión de los datos suscita preocupaciones. Todo el mundo debería tener acceso a sus datos personales, pero podría resultar inapropiado permitir la consultas de otros datos. Así sucede, por ejemplo, con la gestión del documento, la información confidencial, u otros elementos informativos, como el nombre de un buque que, por estar en misión militar, no debe mencionarse en el cómputo de las horas trabajadas a su bordo.

USCIB: La organización de empleadores se muestra favorable a la adopción de un formato de tarjeta. El país expedidor debería ser el que decida, a su discreción, incluir otra información.

*España*. Considerando que la autoridad competente utiliza la relación de los servicios en el mar para calcular las bonificaciones de edad para la pensión de jubilación, sí se considera necesario que en el documento que sustituya a la actual libreta de inspección marítima se hagan constar los embarques y desembarques, indicando fechas, categoría laboral, nombre del barco y causa de desembarque. De no hacer constar dichos datos en el nuevo documento, se requeriría que las autoridades marítimas los faciliten de algún modo.

*Filipinas*. El SIRB ya ha previsto espacio a estos efectos.

*Francia*. No resulta deseable incluir información sobre la hoja de servicios de los marinos, al existir otros medios disponibles a estos efectos.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: Entre la información adicional cabría incluir indicaciones sobre los buques, las actividades desempeñadas, las fechas de embarque y desembarque, y el estado de salud del marino.

*Honduras*. El Gobierno está de acuerdo en que se hagan constar los ascensos de los marinos.

*India*. El prever páginas adicionales facilitaría la inclusión de los datos que se estimen necesarios más adelante.

*Indonesia*. APINDO: Estas anotaciones revisten suma importancia para facilitar las referencias en otros Estados.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo, siempre que ello no obste a la ratificación masiva del instrumento.

FILT-CGIL: No debería resultar un documento demasiado diferente del modelo genérico.  
Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Kazajstán.* La inclusión de información adicional complicaría la labor de las autoridades de inmigración, que trabajarían entonces más lentamente.

*Liberia.* En el nuevo instrumento deberían determinarse sólo los criterios mínimos. El Estado en el que se expide el documento debería poder incorporar los progresos registrados siempre que con ello no deje de cumplir las normas básicas.

*Malta.* El Gobierno discrepa en relación con lo que comentó en respuesta a la pregunta A3, d).

*Nigeria.* Ello podría permitir la obtención de información sobre la experiencia del marino.

*Noruega.* No debería incluirse información confidencial o de carácter íntimo.

*Países Bajos.* FWZ: El documento no debería resultar demasiado diferente del modelo genérico.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando la información esté relacionada con el servicio prestado y sea introducida por la administración marítima de la nacionalidad del título o del refrendo.

*Qatar.* Resulta esencial para poder consignar oficialmente la relación de los servicios del marino.

*Reino Unido.* Ello ofrecería un registro de entradas que podría facilitar una admisión futura en el territorio. Sin embargo, la inclusión de estas entradas en el documento debería quedar a discreción de cada autoridad.

*Rumania.* La prueba por la hoja de servicios es un requisito impuesto por el Convenio STCW, y su inclusión en el documento de identidad brindaría la oportunidad de proceder a una doble verificación.

*República Árabe Siria.* Se ha dejado un espacio libre para dichas anotaciones en las páginas del pasaporte marítimo, que en el país se utilizan para el servicio a bordo de los buques y para los visados.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: No debería resultar un documento demasiado diferente del modelo genérico.

*Uruguay.* Deben numerarse las páginas.

*FIA.* Si el documento que se piensa adoptar no tiene formato de tarjeta, y los Estados Miembros consideran útil incluir páginas en blanco en él, la FIA no tendrá objeción alguna, mientras no se descuide el carácter práctico y asequible del documento, ni el riesgo de que su adopción obste a una ratificación masiva del instrumento.

**P. 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 debería 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. (Véase el artículo 4.4, g) del anteproyecto.)

*Respuestas afirmativas:* 60. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Dinamarca, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuesta negativa:* 1. Hungría.

### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* La fecha de caducidad ofrece una garantía más. Cuando la expedición del documento de identidad del marino compete a un empleador, el período de vigencia deberá coincidir con el del contrato de trabajo, y el documento debería devolverse una vez que cese la relación de empleo del titular. Si es el Estado el que expide el documento, debería aplicarse el período de validez normal.

*Bulgaria.* Resulta necesario para atender a los imperativos de seguridad y ajustarse a la legislación nacional.

*Canadá.* Hoy día algunos documentos no tienen fecha de caducidad, lo cual da pie a abusos especialmente en los casos en que algunos miembros del equipaje trabajan con contratos de corta duración, cuando la fotografía facilitada en el documento es demasiado antigua, cuando el documento está deteriorado, etc. Los documentos de identidad de la gente de mar siempre deberían tener fecha de caducidad y sólo deberían expedirse o mantenerse cuando los titulares acrediten que todavía son marinos.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Sí, es necesario conocer el período de validez a fin de conocer la fecha de caducidad.

*Estados Unidos.* La determinación del período de validez depende de la tecnología empleada en el documento. Si éste está dotado de medios para registrar la fecha de caducidad, ésta se podría introducir electrónicamente en vez de imprimirse en el documento, lo cual permitiría reducir los gastos de reexpedición.

*USCIB:* Ello depende de los demás datos que puedan constar en la tarjeta. Se sugiere un período de validez de cinco años.

*Chile.* El período de validez debería depender del certificado de salud (a tenor de lo dispuesto en el Convenio STCW).

*Honduras.* El período de validez permite determinar con facilidad si el marino ha actualizado sus cualificaciones.

*Hungría.* En Hungría el período de validez no se especifica en el documento de identidad. Sin embargo, a efectos de verificación, los marinos deben presentar su documento de identidad a la autoridad nacional que lo expidió, al menos una vez cada 12 meses o, de no ser ello posible, inmediatamente después de su regreso.

*Indonesia.* APINDO: No debería confundirse con el período de validez del pasaporte. Se necesita una sincronía.

*Italia.* Lega Pesca: La organización manifiesta su acuerdo.

*Namibia.* El Gobierno está de acuerdo, pero declara que huelga dicha disposición.

*Nigeria.* Ello contribuiría a actualizar la información relativa al titular y a cumplir las modificaciones actualmente introducidas en la legislación.

*Qatar.* Debería ser posible renovar el documento con periodicidad a fin de prevenir abusos.

*FIA.* La FIA está de acuerdo. Debería indicarse el período de validez para atender a imperativos de seguridad.

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

*Respuestas afirmativas:* 45. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, República Checa, China, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* USCIB (Estados Unidos); APINDO e INSA (Indonesia), y Cámara Marítima de Panamá (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Respuestas negativas:* 15. Alemania, Australia, Bulgaria, Canadá, Chile, Costa Rica, Dinamarca, España, India, Kazajstán, Noruega, Portugal, Qatar, Reino Unido y República Unida de Tanzania.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); FILT-CGIL (Italia); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

### Comentarios

*Alemania.* Debería señalarse un período de validez convenido a escala internacional.  
VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Brasil.* CONTTMAF: Ello iría en detrimento del carácter de modelo que se busca en el documento.

Syndarma: Los períodos deberían uniformarse.

*Canadá.* CLC: Debería fijarse un período de validez convenido.

*Chile.* El período de validez debería ser uniforme para todos los Estados Miembros ratificantes.

ANA: En el nuevo instrumento debería especificarse el período de validez máximo.

*China.* Podría notificarse el período especificado a las organizaciones internacionales o a otros países.

*Costa Rica.* Deben uniformarse los datos.

CTRN: Debería establecerse un período de validez convenido.

*Dinamarca.* Sería preferible un período de validez uniforme.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Egipto.* La autoridad expedidora debería señalar un período de validez acorde con la legislación nacional y con el período de validez de los demás certificados pertinentes.

*España.* Deberían adoptarse criterios comunes a escala internacional.

*Estados Unidos.* El Gobierno está de acuerdo, pero propone que en el protocolo se indiquen unos cuantos períodos de validez aceptables y acordados.

*Finlandia.* En el documento debería señalarse un período de validez convenido.

*Francia.* El período de validez debería coincidir con el de los documentos de viaje.

Armadores de Francia: El período de validez debería ser uniforme.

*Honduras.* El Gobierno manifiesta su acuerdo en virtud del derecho constitucional de Honduras.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca*: La organización manifiesta su acuerdo, siempre y cuando se garantice una homogeneidad entre los países pertenecientes a una misma zona o interesados en un mismo sector de recursos.

*Kazajstán*. Debería indicarse un período específico en el instrumento.

*Namibia*. Este período debería especificarse con arreglo a la legislación nacional.

*Nicaragua*. Todos los Miembros deberían prever el mismo período de validez.

*Nigeria*. La autoridad expedidora es la instancia mejor informada acerca de la coyuntura económica, los requisitos de seguridad y la legislación nacionales.

*Países Bajos*. Debería haber uniformidad.

*Perú*. Convendría recomendar un período de validez uniforme.

*Portugal*. Debería indicarse el período de validez en el instrumento.

*Qatar*. El período de validez debería coincidir con el de los documentos expedidos por otras autoridades.

*Reino Unido*. Debería señalarse a todas las administraciones un período uniforme para garantizar coherencia, evitar confusiones y velar por que el documento goce de un grado de aceptabilidad máximo. La validez del documento y la legitimación para disponer de él deberían subordinarse a que el titular permanezca empleado como marino.

*República Arabe Siria*. El documento podría tener el mismo período de validez que el pasaporte marítimo.

*Suriname*. Organización Sindical Progresista: En el nuevo instrumento debería señalarse un período de validez acordado.

*FIA*. La organización de empleadores no está de acuerdo. En el nuevo instrumento debería determinarse un período de validez máximo y uniforme que atienda a todos los imperativos.

*iii) si el instrumento especificase un período de validez, ¿cuál debería ser la duración del mismo?*

#### *Períodos sugeridos en las respuestas*

*Cinco años*: Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Brasil, Canadá, Chile, China, Costa Rica, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Italia, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá (internacional), Perú, Reino Unido y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores*: CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos); INSA (Indonesia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores*: CONTTMAF (Brasil); SNPI (Indonesia); APOM (Panamá), y BNS (Rumania).

*Diez años:* Alemania, Dinamarca, Estonia, India, Kazajstán, Lituania, Nicaragua, Portugal y Qatar.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA y Lega Pesca (Italia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); SNPOMM, FOMM, FNSM, SNCNMM (Francia); Sindicato Libre de la Gente de Mar (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*De cinco a diez años:* Australia, República Checa, Estados Unidos, Japón y Ucrania.

*Organizaciones de trabajadores:* FILT-CGIL (Italia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Idéntico al del pasaporte nacional:* Ecuador, Nueva Zelandia y Suriname.

*Organización de trabajadores:* CTRN (Costa Rica).

*Organización de empleadores:* APINDO (Indonesia).

*De diez a veinte años:* Polonia.

*Siete años:* Confederación de Sindicatos de Azerbaiyán.

*Cuatro años:* Grecia y República Arabe Siria.

*Tres años:* Eritrea y Panamá (aguas nacionales).

*Dos años:* Namibia.

*Un año:* Rumania.

### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Arabia Saudita.* El período sugerido debería suponer un ahorro de tiempo, de esfuerzos y de dinero.

*Australia.* Si el titular del documento abandona la industria naviera de manera definitiva, deberá devolver el documento de inmediato.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores es partidaria de que se señale un período universal para los certificados de capacidad.

*Syndarma.* La organización de empleadores sugiere que se adopte el período de validez que se suele atribuir a los pasaportes.

*Bulgaria.* El período de cinco años, que prefiere, es conforme a la legislación nacional y a los certificados STCW.

*Canadá.* CLC: El período de validez debería ser idéntico al del pasaporte del Reino Unido o, cuando menos, al certificado de capacidad profesional de los marinos.

*Chile.* El período de validez debería ser el indicado en el Convenio STCW 78/95 de la OMI.

ANA: El período de validez debería coincidir con el de los pasaportes.

*China.* El período de validez no debería exceder del correspondiente al pasaporte del país interesado. No sería aconsejable especificar un período en el nuevo instrumento.

*Costa Rica.* CTRN: El período debería corresponder al del pasaporte.

*Croacia.* Debería prorrogarse el período de validez del documento de identidad mientras el marino disponga de un certificado de estado de salud válido.

*Dinamarca.* El Gobierno es partidario de que se adopte el mismo período de validez que el de los pasaportes.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Se sugiere el período mínimo previsto para los pasaportes.

*Egipto.* El Gobierno pone de relieve algunas condiciones que deberían tomarse en cuenta, como por ejemplo haber cumplido el servicio militar, disponer de un certificado de estado de salud válido, etcétera.

*Estados Unidos.* Un período más breve, de unos cinco años, correspondería a los requisitos de renovación señalados en el Convenio STCW y brindaría cierto grado de confianza en la autenticidad del documento.

USCIB: La organización de empleadores sugiere un período de cinco años que corresponda al de validez de los certificados profesionales.

*Filipinas.* El documento debería poderse renovar otros cinco años, siempre que queden suficientes páginas para efectuar asientos.

*Francia.* El período de validez de cinco años debería coincidir con el dispuesto en el Convenio STCW.

Armadores de Francia: Parece razonable un período de validez de diez años, teniendo en cuenta el de la mayoría de los documentos de identidad.

*Guatemala.* El período normal atribuido a los pasaportes nacionales resulta apropiado.

*Honduras.* El período de validez debería ser el mismo en todos los países. En Honduras es de dos años, con arreglo a la ley de organización de la marina mercante.

*India.* Las características de una persona tardan unos diez años en cambiar realmente. Además, en la India los certificados permanentes de cumplimiento de tareas/documentos de identidad de los marinos se expiden hoy día por un período de diez años.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Japón.* Sería mejor dejar la determinación del período de validez a discreción del país interesado.

*Kazajstán.* El Gobierno es partidario de que se adopte el período normal de un documento de identidad.

*Malta.* El período de validez debería contribuir a atenuar las dificultades ya de por sí derivadas de los cambios que el físico experimenta con la edad.

*Nigeria.* El período de cinco años permitiría reducir los gastos y guardar coherencia con los pasaportes internacionales. Es posible que un período inferior a cinco años no sea suficiente para que puedan apreciarse cambios.

*Países Bajos.* KVNR: Parece sensato adecuar el período de validez de estos documentos al de los pasaportes.

*Panamá.* Si se aplica el código de barras al documento o se plastifica este último, el período de validez podría prorrogarse otros cinco años.

CMP: El marino debería perder su condición si dejase de navegar durante el período de validez.

*Perú.* El período de validez debería corresponder al de los certificados de capacidad.

*Polonia.* Los documentos de identidad de la gente de mar deberían caducar si el titular no ha sido empleado a bordo de un buque durante un período de cinco años. El período de validez debería justificarse en razón de su restricción.

*Reino Unido.* El período de validez debería determinarse con claridad (por ejemplo, indicando la fecha de caducidad con arreglo a un formato normal, como el de DD-MM-AAAA).

*Rumania.* El período de validez de los documentos de identidad de la gente de mar debería corresponder al de los certificados de estado de salud.

*República Árabe Siria.* Este período de validez debería corresponder al de los pasaportes marítimos.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: El período de validez de los certificados de capacidad de los marineros debería ser de cinco años, mientras que el de los pasaportes debería ser de diez años.

*República Unida de Tanzania.* El período de validez debería ser uniforme, a fin de evitar toda discrepancia.

*Uruguay.* El período de validez debería corresponder al previsto en el Convenio STCW y al de las tarjetas de estado de salud.

*FIA.* Si bien los certificados de capacidad previstos en el Convenio STCW tienen un período de validez de cinco años, los pasaportes suelen ser válidos durante diez años, por lo que parecería sensato hacer coincidir el primero con el segundo.

- 1) *Cada documento de identidad debería contener un número de referencia mediante el cual se facilite toda verificación externa. (Véase el artículo 4.4, h) del anteproyecto.)* **P. A3, g)**

*Afirmativas:* 59. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajistán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCMN (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

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?*

*Respuestas afirmativas:* 32. Albania, Arabia Saudita, Canadá, República Checa, China, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, India, Indonesia, Japón, Kuwait, Líbano, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Polonia, Rumania, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* USCIB (Estados Unidos); INSA (Indonesia), y CONFITARMA (Italia).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 28. Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Chile, Costa Rica, Eritrea, Estados Unidos; Estonia, Guatemala, Hungría, Italia, Kazajstán, Liberia, Lituania, Malta, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, Suriname y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); APOM (Panamá); Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

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

*Respuestas afirmativas:* 41. Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, FOMM, SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 16. Canadá, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Finlandia, Grecia, Honduras, Italia, Japón, Nicaragua, Panamá, Rumania y República Arabe Siria.

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Arabia Saudita, Kuwait y Mauricio.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización es partidaria de que se adopte una norma universal de referencia, siempre y cuando ello no complique la expedición y sea compatible con una ratificación general.

*Australia.* El número de referencia debería tener un formato uniforme. El Gobierno hace referencia igualmente a la respuesta a la pregunta A4, a).

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores considera que la centralización del número de referencia en una organización internacional dificultaría la expedición de documentos falsos, y que en vez de debilitar los sistemas internos de identificación de cada Estado los fortalecería.

Syndarma: Un número universal de referencia facilitaría tanto los aspectos administrativos relativos a la seguridad, como la labor de las autoridades de inmigración.

*Canadá.* El formato debería ser opcional, si bien debería incluir un dígito de control.

CLC: Respecto al apartado 2), i), la organización de trabajadores considera que debería existir una norma internacional para la asignación de cada número.

*República Checa.* La OIT debería crear la base de datos universal que fuese necesaria.

*Chile.* La uniformidad facilita el control. Sin embargo, debe tenerse presente que ello significará modificar las bases de datos y reemplazar todos los documentos otorgados a oficiales y tripulantes.

*Costa Rica.* CTRN: Respecto al apartado 2), i), la organización de trabajadores destaca que debería haber una norma internacional para la asignación de dicho número.

*Dinamarca.* La protección contra la expedición ilegal de documentos debe llevarse a cabo en varios niveles: desde la expedición por la autoridad central, dotada de los servicios de seguridad adecuados, hasta la comprobación de las características digitales de seguridad de los documentos («sello electrónico»). El Gobierno hace referencia al anexo 1, punto 4 de la resolución del Consejo Europeo, así como al artículo 6.2 de la Regla I/2 del anexo del Convenio STCW de la OMI.

*Ecuador.* Cada autoridad expedidora decidirá cómo llevar el control de los documentos que expide.

*España.* Cada autoridad nacional debe tener libertad para determinar ese número.

*Estados Unidos.* El número de referencia debe ser alfanumérico, con una estructura acordada que facilite la verificación del documento y del expedidor.

USCIB: Cada tarjeta debería poderse verificar en otros países mediante una base de datos universal o nacional a la que las partes interesadas, como los Estados rectores de puertos, puedan tener acceso.

*Francia.* FNSM: La organización de trabajadores está de acuerdo con los apartados A3, 1) y A3, 2), i).

*Honduras.* Las normas universales de referencia se tienden a falsificar.

*Hungría.* El Gobierno sugiere que se tomen en consideración los números y códigos nacionales determinados por las Naciones Unidas (por ejemplo, el 36 para Hungría).

*India.* Esta característica aportaría mayor credibilidad al documento de identidad y permitiría resolver cuestiones de seguridad en todos los Estados rectores de puertos. Además, aunque el formato físico sea universal, cada Estado Miembro podrá determinar la autoridad de ejecución.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores señala que sería útil adoptar una referencia universal, mientras ello sea compatible con una ratificación general del instrumento.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores señala que, con referencia al apartado A3, 2), i), debería existir una norma internacional para asignar cada número.

Legia Pesca: La organización está de acuerdo con los apartados 1 y 2, ii), pero en desacuerdo con el apartado 2, i).

*Japón.* El método de control de los números de referencia de los documentos de identidad de los marinos varía según los países. Adoptar una norma universal de referencia no parece práctico, y además podría crear confusión. Por tanto, el número de referencia debería dejarse a discreción del país de que se trate.

*Kazajstán.* El formato del número de referencia debería indicar un código de identificación del país que lo ha expedido, el cual debería figurar en el documento.

*Liberia.* Cada Estado debería utilizar su código ISO de tres letras; por ejemplo, las tres primeras letras de dicho código de referencia. El número total de letras y dígitos que elegiría cada Estado debería normalizarse para garantizar su legibilidad en todos los países.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo con todas las medidas de seguridad propuestas, porque ello facilitará las labores de identificación a las autoridades de inmigración de otros países.

*Panamá.* Cada Estado debe proporcionar su propia seguridad, como medida de control interno.

*Reino Unido.* Todos los documentos deberían contener un número de referencia único, que la autoridad expedidora debería registrar en una base de datos segura, que debería indicar el código de un país expedidor, ajustarse a una norma internacional (por ejemplo, de la OACI) y ser objeto de lectura automática.

*Suriname.* Debería lograrse el nivel máximo de uniformidad con el fin de alcanzar el objetivo establecido en el Protocolo.

*República Unida de Tanzania.* La numeración de referencia debería dejarse a criterio de cada autoridad nacional expedidora, pero conformarse a una norma universal de referencia.

*Uruguay.* El número del documento de identidad de la gente de mar debería corresponder al número del documento de identidad del Estado que lo emita.

*FIA.* El número de referencia debería conformarse a una norma universal de referencia, ya que ello podría ser necesario para abordar las cuestiones de seguridad en los Estados rectores de puertos y para facilitar la labor de verificación a las autoridades de inmigración. No obstante, su aceptación quedaría sujeta a la compatibilidad y a la ratificación general del nuevo instrumento.

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

### Respuestas

*Albania.* El número que figura en el certificado de registro del marino.

*Alemania.* Una dirección de contacto.

VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Argelia.* El nombre del buque, la fecha y lugar de embarque y desembarque, y los reconocimientos médicos periódicos.

*Argentina.* El título debe ser compatible con el Convenio STCW.

*Australia.* En el caso de que el documento de identidad deba ser expedido por el empleador, se incluirá el nombre de este último para acreditar la pertenencia a la tripulación de un buque. También deberán hacerse constar en el documento el número del pasaporte y el país expedidor, así como el nombre del marino, tal como figure en el pasaporte, si no coincide con el inscrito en el documento.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores sugiere que, con el fin de dificultar la falsificación, en el documento se inscriba el nombre de la escuela y el año en que el marino fue habilitado para el ejercicio de la actividad.

*Bulgaria.* No deben incluirse nuevos datos, siempre que se hayan tomado todas las precauciones necesarias en materia de seguridad.

*Canadá.* Se debería incluir una zona de lectura mecánica (ZLM) para la verificación, de conformidad con los requisitos prescritos por la OACI.

*República Checa.* El número de identificación personal y marcas especiales, si las hubiera.

*Chile.* La dirección de correo electrónico del originador (la administración que otorga el documento).

ANA: No se requieren otros datos.

*Costa Rica.* Las limitaciones físicas, el tipo de sangre y las enfermedades que padezca el marino.

*Croacia.* El grupo sanguíneo, el factor Rh, la hipersensibilidad a proteínas séricas, medicinas y vacunas.

*España.* La calificación obtenida en los reconocimientos médicos previos al embarque.

*Estados Unidos.* Para facilitar la identificación podría resultar útil hacer constar los apodos, nombres o claves de identificación, números de pasaporte, cicatrices, tatuajes o marcas de identificación del marino, así como sus calificaciones y títulos profesionales. También se podría llevar a cabo una labor de normalización cuando falte uno de los elementos habitualmente requeridos en el caso de los marinos que tienen únicamente un nombre (porque, por ejemplo, no tienen apellidos).

*Filipinas.* El nombre, dirección y número de teléfono o de fax, con el fin de contactar con el familiar más próximo del marino en caso de emergencia.

*Francia.* Armadores de Francia: La organización de empleadores afirma que el volumen de información debe mantenerse en el nivel mínimo necesario y suficiente para permitir la identificación del titular.

*Grecia.* El nombre del padre del marino.

*Guatemala.* No deberían incluirse otros datos, salvo el número de pasaporte y el país.

*Honduras.* El tipo de sangre, por razones de protección de la salud del marino.

*Hungría.* El matrnimo del marino.

*India.* La dirección de familiares y amigos.

*Indonesia.* APINDO: Cuando proceda, inclúyase la observación «siempre de plena confianza».

INSA: Inclúyase la estatura, el peso, y el color de piel y de cabello.

*Italia.* Lega Pesca: Especializaciones, cursos de formación y experiencia laboral.

*Kazajstán.* El nombre del buque y el puesto que ocupa el marino, en hojas separadas.

*Namibia.* Debería adoptarse un enfoque uniforme respecto de los datos adicionales.

NEF: La organización de empleadores sugiere que se incluya información sobre posibles convicciones que puedan denotar una inclinación delictiva hacia la violencia, el terrorismo o el tráfico de drogas en cualquier país.

*Nicaragua.* El grupo sanguíneo y la dirección del titular del documento en el país expedidor.

*Nigeria.* La categoría del marino y su número de libreta.

*Países Bajos.* No deberían incluirse datos adicionales.

*Panamá.* Número de pasaporte, tipo de sangre, estatura y peso.

*Portugal.* El título de la autoridad expedidora.

*Qatar.* Los datos de los familiares más próximos, incluidos los números de teléfono.

*Reino Unido.* El nombre, título o información de contacto de la autoridad expedidora.

*Rumania.* El período de validez del reconocimiento médico.

*Suriname.* La fecha de expedición.

*República Unida de Tanzania.* El estado civil, las marcas corporales o faciales singulares, para facilitar la identificación, y los datos de un familiar cercano en caso de accidente o muerte.

*Uruguay.* No se debería incluir ningún otro dato. Se debería establecer en el documento de identidad el punto focal o autoridad que pueda verificar la validez del mismo.

### Comentarios

*Brasil.* Syndarma: En el documento sólo debería constar la información necesaria a efectos de la seguridad.

*Cuba.* Cada país debe regular este aspecto.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*España.* El plazo mínimo de validez de los reconocimientos médicos previos al embarque es de dos años.

*Honduras.* Se debería incluir el grupo sanguíneo, por razones de la protección de la salud del marino.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Legia Pesca:* La organización sugiere que se incluyan otros datos con el fin de facilitar la identificación del marino, así como su *currículum vitae*.

*Japón.* Deberían suprimirse los datos relativos a la huella dactilar, mencionados en el apartado 4.4, f), del anteproyecto, dado que en el Japón es delicado pedirlos.

*Liberia.* Dichos detalles deberían mantenerse en el nivel mínimo posible.

*Nigeria.* El documento de identidad no debería ser voluminoso.

*Portugal.* En el documento no debería constar la religión del titular.

*Rumania.* El Gobierno se remite a sus comentarios a la pregunta A3, f), iii).

*FIA.* Mientras se atiende a las preocupaciones de los Estados Miembros en materia de seguridad, la FIA no tiene nuevas sugerencias que formular respecto a la introducción de otros datos. La información que se incluya debe ser mínima y no menoscabar el grado general de aceptación.

*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 los Estados rectores de puertos que no sean partes en el instrumento o las condiciones impuestas de conformidad con otros instrumentos internacionales).* **P. A3, i)**

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia), y APOM (Panamá).

*Respuestas negativas:* 7. Alemania, Filipinas, Kazajistán, Lituania, Noruega, Nueva Zelanda y Panamá.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); Armadores de Francia (Francia), NEF (Namibia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresiva (Suriname).

*Otras respuestas:* 2. Liberia y Qatar.

### *Comentarios*

*Alemania.* El Gobierno está en desacuerdo por razones de uniformidad y porque sería una carga para los marinos, por ejemplo si la autoridad expedidora incluyera más preguntas sobre los nuevos detalles solicitados. En cualquier caso, el Gobierno es partidario de que se adopte el formato de tarjeta.

VDR: La organización está de acuerdo y respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* Estos datos adicionales y el documento pueden resultar útiles para facilitar el control en los buques y para servicios portuarios, con arreglo a lo preceptuado en el Código Internacional sobre Prácticas de Seguridad en los Puertos y en los Buques que está elaborando la OMI. No obstante, en el nuevo instrumento no deberían abordarse estas cuestiones de manera específica, sino recogerse los datos adicionales que deban incluirse de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, siempre que ello no obste a la inclusión de datos obligatorios.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo, siempre y cuando se añadan los datos que se consideren esenciales.

Syndarma: Ello facilitaría la aceptación del documento.

*Canadá.* La previsión de este espacio debería ser facultativa.

*Chile.* CPC: Son controles del Estado expedidor.

*Costa Rica.* Contrariamente a la opinión del Gobierno, la Dirección General de Migración y Extranjería está en desacuerdo.

*Dinamarca.* Para facilitar el cumplimiento de la ley, podría ser útil requerir más información nacional sobre el marino.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Es decisión de cada autoridad el exigir los datos que conviniere a cada uno.

*Estados Unidos.* Deberá concederse cierto margen para la inclusión de datos específicos de cada país y de «applets» conexos, así como de un componente fijo de uso internacional.

*Estonia.* Con arreglo a la legislación nacional, en el documento también consta información relativa al sexo, familiares y allegados y hoja de servicios del titular.

*Filipinas.* No es necesario añadir espacios en blanco, ya que las páginas del SIRB dejadas en blanco podrían contribuir a este propósito.

*Francia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que esas indicaciones adicionales no sean susceptibles de modificación.

Armadores de Francia: Ello podría comprometer el establecimiento de un documento uniforme.

*Honduras.* Ello facilitará la identificación del titular del documento.

*India.* Las características del nuevo documento de identidad deberían ser aceptables y fáciles de reunir, para garantizar así una ratificación generalizada. Al propio tiempo se debería convencer incluso a los países que no ratifiquen el instrumento propuesto para que adopten el nuevo documento de identidad.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Kazajstán.* El Gobierno está en desacuerdo. Deberían normalizarse el formato y el número de páginas.

*Liberia.* La autoridad expedidora debería decidir, en su caso, qué información convendría añadir a los criterios mínimos de la OIT.

*Namibia.* Los marinos podrían quedar sujetos a diferentes leyes o normas de los Estados rectores de puertos.

NEF: La organización de empleadores sugiere que en el documento se incluya una página en que se indiquen los países que aceptan el documento de identidad y las restricciones aplicables al mismo.

*Noruega.* El documento de identidad debería variar lo menos posible de un país a otro, pues de lo contrario crearía confusión entre las autoridades de control.

*Nueva Zelandia.* En el documento sólo debería constar la información relativa a la identidad de la persona en su calidad de marino. Toda variación de detalle redundaría en perjuicio de este objetivo.

*Panamá.* El Gobierno está en desacuerdo, por razones de uniformidad.

*Reino Unido.* La inclusión de esta información podría dejarse a criterio de cada país de conformidad con la legislación nacional, siempre y cuando no sea obligatoria ni redunde en menoscabo de la verificación o la lectura automática del documento.

*Suriname.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que el documento reúna las condiciones mencionadas en el protocolo.

*Organización Sindical Progresista:* La organización de trabajadores está en desacuerdo.

*FIA.* Se acepta en general, siempre y cuando sea respaldado por la mayoría de los gobiernos y no desaliente una ratificación general. No obstante, en la práctica la FIA es partidaria de que se adopte un documento lo más uniforme posible.

**P. 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?*

*Respuestas afirmativas: 42.* Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Canadá, República Checa, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kuwait, Liberia, Lituania, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Panamá, Perú, Polonia, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* USCIB (Estados Unidos); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas: 18.* Alemania, Azerbaiyán, Bulgaria, Chile, China, Cuba, Eritrea, Estonia, Francia, Líbano, Kazajstán, Malta, Mauricio, Namibia, Nueva Zelandia, Países Bajos, Portugal y República Arabe Siria.

*Organizaciones de empleadores:* ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); NEF (Namibia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM (Francia), y CGTM (Mauritania).

*Otra respuesta: 1.* Italia.

#### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores mantiene su posición neutral. Aunque se podría aceptar la incorporación de la relación de servicios a bordo al documento, ésta debería ser facultativa y no venir regulada por una disposición obligatoria del Protocolo.

*Argentina.* Ello permite unificar la documentación con la libreta de embarque.

*Australia.* Si el documento de identidad ha de servir de la prueba de empleo a bordo de un buque, sería lógico que en él también se mencionara la relación de servicios del empleo anterior. No obstante, el que el documento de identidad se ajuste o no a lo prescrito en el artículo 5 del Convenio núm. 22 dependerá de su formato. Si se trata de una tarjeta de lectura mecánica, podrá no comprender una relación de servicios a bordo, pese a que el artículo 5 del Convenio núm. 22 también prevé que la legislación nacional deberá determinar «la forma del documento», etcétera.

*Azerbaiyán.* El titular no podría ser empleado a bordo de un buque durante el período de validez del documento.

*Brasil.* CONTTMAF: Existen otras maneras de verificar esta información.

*Syndarma:* La organización de empleadores mantiene su posición neutral. Sería más conveniente no incluir dicha referencia en el Protocolo.

*Canadá.* CLC: No supondría una diferencia demasiado marcada respecto al formato internacional.

*Chile.* ANA: La organización de empleadores está en desacuerdo. No debería abordarse esta cuestión en el nuevo instrumento.

*Costa Rica.* La organización de trabajadores está de acuerdo por la misma razón manifestada por el CLC (Canadá).

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Esta solución permitiría conocer la actividad que realiza el marino a bordo.

*Eritrea.* El documento de identidad del marino no es lo mismo que una relación de servicios a bordo.

*España.* Si se mantiene la actual libreta de inscripción marítima en paralelo con el nuevo documento, el Gobierno no tiene nada que decir sobre el contenido del mismo. Por el contrario, si se sustituye dicha libreta, se considerará necesario permitir a los Miembros que el documento de identidad que haga constar su relación de servicios a bordo, que es una información necesaria en España. Parece más útil y práctico para los marinos que exista un único documento que sirva para su identificación como tales, y para recoger sus servicios a bordo, pues si se mantienen los dos documentos, el marino deberá llevar siempre tres documentos: el pasaporte, el documento de identidad de la gente de mar y la Libreta de Inscripción Marítima, que se solaparían en determinados aspectos de su utilización. Los marinos que son contratados durante un tiempo determinado no pueden utilizar el referido documento cuando no estén desarrollando la actividad de marino. Por tanto, en el documento de identidad deberá constar que cuando un marino tiene acceso a un territorio extranjero, lo hace como miembro de la tripulación de un buque.

*Estados Unidos.* Con referencia a sus comentarios a la pregunta A3, e), el Gobierno está de acuerdo, si bien recuerda que la información debería ser la mínima exigida para alcanzar los objetivos deseados.

*USCIB:* La organización de empleadores está de acuerdo.

*Francia.* El nuevo documento de identidad no debería ser complicado. Existen otros medios disponibles para ese fin.

*Armadores de Francia:* La organización de empleadores se remite a sus comentarios a la pregunta A3, i), *supra*.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo por razones de mejoras de trabajo.

*India.* La relación de los servicios a bordo contribuiría a facilitar la identificación, si bien debería evitarse una duplicación de la documentación.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores está de acuerdo por las mismas razones señaladas por el CLC (Canadá) y la CTRN (Costa Rica).

Legia Pesca: La organización está de acuerdo.

*Kazajstán.* El Gobierno está en desacuerdo ya que la relación de servicios a bordo del marino puede determinarse con facilidad a partir de los sellos de entrada y salida de los puertos.

*Liberia.* La autoridad expedidora debería decidir qué información adicional desearía añadir a los criterios mínimos de la OIT. Los datos sobre la relación de servicios podrían servir para acreditar que el titular del documento de identidad es un marino en activo. El nuevo instrumento no debería exigir ni prohibir esta inclusión.

*Mauricio.* La libreta actualizada es el documento que se utiliza para registrar el servicio normal del marino.

*Myanmar.* Esta cuestión ya viene contemplada en la Ley Nacional sobre la Marina Mercante.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, toda vez que el documento de identidad se utiliza a efectos de identificación, mientras que la relación de servicios sirve para concertar el acuerdo de empleo.

*Nueva Zelanda.* El Gobierno está en desacuerdo y se remite a sus comentarios a la pregunta A3, i).

*Países Bajos.* FWZ: La organización de trabajadores está de acuerdo, siempre y cuando la forma del documento no se aleje demasiado del modelo general.

*Panamá.* Deberían brindarse facilidades a las administraciones para que puedan cotejar la experiencia de los marinos.

CMP: No se puede confundir el documento de identidad con la libreta de embarque.

*Reino Unido.* Los Estados Miembros deberían decidir al respecto sin menoscabo de los objetivos del documento. Podría evitarse la duplicación de la documentación, pero se necesitaría bastante espacio y un período de vigencia suficiente para validar las entradas necesarias. Por tanto, el Reino Unido considera que la introducción de dicha información debería ser facultativa.

*República Árabe Siria.* Esta información debería incluirse en el pasaporte del marino.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores está de acuerdo por las mismas razones que las señaladas por el CLC (Canadá), la CTRN (Costa Rica) y la FILF-CGIL (Italia).

*Ucrania.* Los Miembros deberían tener la posibilidad de incluir la relación de los servicios a bordo, pero sin que ello sea una obligación.

*FIA.* La FIA no tiene una opinión definida al respecto. Por razones de simplicidad y con miras a la fructuosa adopción del instrumento, se sugiere que en el texto no se haga referencia específica a esta cuestión.

¿Debería especificar el instrumento que los detalles que se añadan deberán tener relación con la identificación del marino de que se trate? P. A3, k

*Respuestas afirmativas:* 39. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Costa Rica, Ecuador, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 18. República Checa, Croacia, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Finlandia, India, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Mauricio, Nueva Zelanda, Polonia, Rumania y Federación de Rusia.

*Organizaciones de empleadores:* ANA y CPC (Chile), USCIB (Estados Unidos), Armadores de Francia (Francia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* Sindicato Libre de Gente de Mar (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Hungría e Italia.

### Comentarios

*Arabia Saudita.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que sea necesario añadir detalles.

*Australia.* Más que referirse a la «identificación», quizás resulte preferible especificar en el nuevo instrumento que cualquier otro detalle habrá de referirse a la forma de garantizar la validación de la condición de marino en activo.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo por razones de una mayor transparencia.

Syndarma: Con referencia a sus comentarios a la pregunta A3, j), la organización de empleadores mantiene su posición neutral.

*Cuba.* Cada Estado debe regular este particular.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos.* Ello impediría otros usos que los Estados Miembros pudieran estimar oportunos. Se debería dejar a los Estados determinar qué datos desean incluir.

*Francia.* La incorporación de nuevos detalles debería realizarse en estricto cumplimiento de las normas sobre la protección de la información personal.

*Armadores de Francia:* La organización de empleadores se remite a sus comentarios a la pregunta A3, i), *supra*.

*India.* Esta cuestión debería dejarse a criterio de los Estados Miembros.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* En virtud del párrafo 7, artículo 4, del Convenio núm. 108, cada país podrá prescribir la inscripción de otras indicaciones según lo estime oportuno.

*Kazajstán.* El documento debería tener un formato único y contener datos uniformes.

*Reino Unido.* Este documento tiene por objeto la identificación, por lo que no se considera necesario crear nuevas complicaciones.

*FIA.* La organización de empleadores no tiene una opinión particular al respecto.

**P. 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;*

*Respuestas afirmativas:* 58. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); SPNI (Indonesia); FILTCGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuesta negativa:* 1. Egipto.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia).

*Otras respuestas:* 2. Cuba y Mauricio.

ii) *y susceptibles de lectura visual por parte del marino interesado (más bien que ocultos en microplaquetas o en bandas magnéticas, por ejemplo). Véase el artículo 4.7 del anteproyecto;*

*Respuestas afirmativas:* 54. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM, SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Estados Unidos y Honduras.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Organización de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil).

*Otras respuestas:* 5. Alemania, Cuba, Mauricio, Namibia y Países Bajos.

*Organización de empleadores:* USCIB (Estados Unidos).

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La posibilidad de proceder a una comprobación visual es un criterio esencial para el respeto de los derechos humanos. No obstante, la posibilidad de efectuar una lectura visual debe poder compaginarse con la lectura con máquina y con toda decisión que se adopte respecto a la utilización de plantillas biométricas.

*Australia.* Los datos de lectura mecánica deberían ajustarse a las normas de la OACI. La comprobación visual sería de agradecer cuando el lector mecánico no esté disponible o no funcione adecuadamente. Los datos sobre el empleo del marino deberían registrarse en circuitos integrados programables, y si bien no se sabe con certeza si cabría proceder a una comprobación visual de esa clase de datos, lo cierto es que los marinos siempre deberían poder tener acceso a los lectores mecánicos para comprobar la información relativa a ellos.

*Brasil.* CONTTMAF: La inclusión de información en circuitos integrados u otros medios de almacenamiento de información no garantiza al marino que estos aparatos no contengan información oculta.

Syndarma: El marino debería poder leer la información escrita.

*Bulgaria.* El Gobierno insiste en que el requisito de la lectura con máquina se ajuste estrictamente a la legislación nacional, de suerte que todos los documentos de identidad puedan ser objeto de lectura con máquina y que la información contenida en la zona de lectura mecánica sea idéntica a la almacenada en la zona de lectura visual.

*Canadá.* CLC: La organización de trabajadores señala que el formato no debería permitir la inclusión de ningún tipo de información oculta.

*Chile.* Debería ser una medida de seguridad.

*Costa Rica.* CTRN: La organización de trabajadores insiste en que el formato no debe contener información o datos ocultos.

*Cuba.* Cada país debe regular este aspecto.

*Dinamarca.* El Gobierno alude al artículo 2 de la Resolución del Consejo Europeo, de 17 de octubre de 2000.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Para brindar mayor seguridad y evitar cualquier tipo de falsificación.

*Egipto.* Se debería poder leer visualmente toda la información registrada.

*Estados Unidos.* La información fundamental (foto, nombre y nacionalidad) debería ser visible, y debería poder verificarse en un formato de lectura mecánica junto con los que se añadan (datos biométricos y fecha de caducidad). La tecnología actual permite a los particulares ver toda la información personal contenida en su tarjeta en una pantalla, en papel, o mediante otro tipo de dispositivo óptico. Además, algunos datos del Estado rector de puertos no deberían ser accesibles a los particulares. Las técnicas de gestión de los datos no deberían especificarse en el Protocolo, salvo para indicar que el titular del documento podrá tener acceso a la información personal registrada sobre él. Además debería llegarse a un acuerdo en cuanto a los datos que deban figurar impresos en el documento, teniendo en cuenta que cuantos más datos se impriman mayor será el riesgo de que se produzcan cambios, los cuales obligarán a proceder a una nueva expedición.

USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo con el punto i). En lo que respecta al punto ii), se supone que la información almacenada en los circuitos integrados o en las bandas magnéticas es incompatible con la comprobación visual, aunque se pueda consultar mediante un «lector» de tarjetas. En cualquier caso, el marino debería conocer el contenido informativo de la tarjeta.

*Finlandia.* No debería limitarse sistemáticamente la utilización de técnicas normalizadas.

*Francia.* Los datos biométricos no deberían ser visibles, pero la persona interesada debería tener acceso a esta información en cualquier momento.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo respecto del punto i), pero en desacuerdo con el punto ii) por razones de costo.

*India.* Salvo para los datos «biométricos», que podrán ser objeto de una lectura mecánica, todas las demás características examinadas en la pregunta A2, e) deberían poder ser objeto de una comprobación visual.

*INSA:* La organización de empleadores considera que el formato de tarjeta sería más económico.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores señala que esta cuestión podría plantear problemas desde el punto de vista de los derechos humanos. La organización estará de acuerdo con la decisión que se adopte respecto a la inclusión de datos biométricos y a la compatibilidad entre la comprobación visual y la posibilidad de una lectura con máquina.

*FILT-CGIL:* La organización de trabajadores señala que el formato no debería contener ningún tipo de información oculta.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo con el punto ii), pero en desacuerdo con el punto i).

*Japón.* Teniendo en cuenta que en el Japón todavía no se han introducido las tarjetas con circuito integrado, ni siquiera en los pasaportes, todavía no puede aceptarse la utilización de dichas tarjetas en el documento de identidad de la gente de mar por razones prácticas.

*Kazajstán.* El formato impreso permitiría una lectura más sencilla y rápida.

*Liberia.* El Gobierno está de acuerdo con el principio de la comprobación visual, salvo en lo que se refiere a la plantilla biométrica, que debería constituir en un archivo digital.

*Nicaragua.* La combinación de las dos lecturas facilita la seguridad entre el documento y su titular.

*Noruega.* El Gobierno está de acuerdo, si bien considera que los datos biométricos deberían almacenarse en un circuito integrado. Con el fin de respetar el derecho a la intimidad, la mayoría de los datos no debería ser visibles.

*Países Bajos.* FWZ: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo, siempre y cuando el formato no incluya ningún tipo de información oculta.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo en todo, sin perder la posibilidad de utilizar bandas magnéticas para mayor información.

*Reino Unido.* La lectura con máquina podría facilitar la verificación, la detección de posibles falsificaciones, etc. No obstante, si los datos se almacenan electrónicamente, el marino debería tener el derecho a conocer qué información se ha incluido en su tarjeta.

*FIA.* No cabe duda de que la posibilidad de la lectura con máquina es importante. No se tiene una opinión francamente definida respecto de la pregunta A3, 1), ii), si bien se supone que tal requisito ayudará a la adopción y ratificación, pues permitirá atender a las preocupaciones que suscita el respeto de los derechos humanos. Pese a ello, la FIA manifiesta su acuerdo, siempre que la comprobación visual no impida la lectura con máquina, la cual es necesaria para realizar una identificación segura y verificable con miras a facilitar la entrada en los países extranjeros, y siempre que no se coarte la decisión eventual de incluir plantillas biométricas.

### *Resumen de la Oficina*

Además de los datos preceptuados en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio núm. 108, en la mayoría de las respuestas se sugirió que en el documento se indicase el

sexo del marino. Convendría incluir también los datos biométricos del titular, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos previos: no deberán vulnerarse el derecho a la intimidad y a la dignidad de la persona. El equipo necesario para facilitar y verificar los datos biométricos debería ser de fácil utilización, amén de ser asequible a bajo costo y en condiciones razonables. Debería poder funcionar en los lugares donde, normalmente, se procede a verificar la identidad de los marinos. Ahora bien, no se debería otorgar a los titulares del documento el derecho de negarse a proporcionar estos datos, pues ello menoscabaría la finalidad del documento, que consiste en acreditar la identidad de las personas y promover la seguridad.

Algunos países, mayormente del mundo industrializado, disponen de una tecnología biométrica basada en la identificación de las huellas dactilares, así como en el reconocimiento facial y del iris. Unos pocos países se refirieron sin embargo a otros medios, como el reconocimiento de la geometría de la palma de la mano, o la identificación de la voz. En muchas respuestas se subrayó que esta tecnología se aplicaba principalmente en las áreas de seguridad y estaba todavía en ciernes. La mayoría de los países en desarrollo no la utilizan todavía y en la mayoría de las respuestas se expresó la esperanza de que esta tecnología fuera más asequible en un futuro próximo (quizás en un plazo de dos a cinco años).

Respecto al suministro de la información relativa a las cualificaciones y títulos profesionales de los marinos, para su inclusión en el documento de identidad, se obtuvo un resultado equilibrado. En la mayoría de las respuestas se indicó una preferencia por que la cuestión se dejase a discreción de los Estados Miembros, y se expresó el deseo de que en el documento se incluyeran páginas en blanco para que las autoridades competentes pudieran efectuar en ellas las precedentes anotaciones.

Casi todos los Estados Miembros fueron partidarios de que en el documento se indicase un período de validez, si bien la mayoría de los Estados preferirían dejar su determinación a discreción del Estado Miembro expedidor.

Si en el instrumento hubiera de hacerse constar el período de validez, según la mayoría de las respuestas éste debería ser de cinco años.

En todas las respuestas se indicó que se había aceptado la necesidad de atribuir a cada documento de identidad un número de referencia, para facilitar su verificación. Aunque hubo una división de opiniones con resultados casi igualados entre los partidarios de que el formato de este número de referencia lo determinase cada autoridad expedidora, y los que no apoyaban esta posibilidad, una clara mayoría preferiría en cualquier caso que este número se ajustase a una norma universal de referencia.

Se sugirió también que en el documento se incluyesen otros datos, entre ellos los relativos a la relación de los servicios a bordo, además de información básica sobre el historial médico de los marinos, como por ejemplo el grupo sanguíneo y la hipersensibilidad a ciertas medicinas. Fue manifiesto que esta posibilidad debería mantenerse con carácter facultativo.

Debería reservarse espacio para una serie de fines que dispondrá el Estado expedidor y para uso del Estado del puerto.

Según la mayoría de las respuestas, los Estados Miembros deberían hacer constar en el documento la relación de servicios a bordo a que se refiere el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22).

La mayoría de las respuestas coincidieron también en que si hubiera de integrarse algún otro detalle en el documento, éste debería referirse a la identidad de los marinos.

En casi todas las respuestas se respaldó la propuesta de que la información y los datos contenidos en el documento pudieran ser objeto tanto de una lectura con máquina como de una comprobación visual.

#### A4. MEDIOS EXTERIORES UTILIZADOS PARA VERIFICAR LA AUTENTICIDAD DE LA INFORMACIÓN QUE APORTA EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD

*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. (Véase el artículo 5.1 del anteproyecto.)* P. A4, a)

*Respuestas afirmativas:* 60. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otra respuesta:* 1. Alemania.

#### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores suscribe el comentario de la FIA.

*Arabia Saudita.* Una base de datos facilitaría, en su caso, la consulta de información.

*Argentina.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que sea en condiciones similares a las dispuestas en el Convenio STWC.

*Australia.* Independientemente de que el documento lo expidan los empleadores o el Estado, los responsables deberán ser, en última instancia, los gobiernos. Si son los empleadores quienes expiden el documento, podrían transferir los datos a la autoridad gubernamental para que se incorporasen en una base de datos combinada. Los números de referencia deberían ser un elemento importante de la base de datos (véanse los comentarios a la pregunta A3, g)).

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo, siempre que no se incluyan datos personales o referentes a la esfera privada de la persona interesada.

*Bulgaria.* Es vital para que los documentos tengan valor en el contexto de la seguridad y para poder identificar con certeza y de manera verificable a los marinos extranjeros. La legislación búlgara prevé la creación y mantenimiento de bases de datos informativas.

*Chile.* Esta disposición debería ser obligatoria.

ANA: La organización de empleadores sostiene que esta información es vital para el sistema.

CPC: La organización de empleadores está de acuerdo y añade que esa base de datos ya existe en Chile.

*Dinamarca.* Desde la perspectiva del cumplimiento de la ley, una base de datos sería muy útil a efectos de inmigración, etc.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe las observaciones de la FIA.

*Ecuador.* Evitaría la duplicidad o falsificación en el documento.

*Egipto.* Cada Estado Miembro debería designar a una persona de contacto que atienda las solicitudes de información de otros Estados Miembros.

*Estados Unidos.* Esa base de datos es esencial para verificar la autenticidad del documento. Además, la posibilidad de que los Estados Miembros tengan de alguna forma acceso a esas bases de datos sería útil con miras a la concesión de visado.

*Francia.* Armadores de Francia: La organización de empleadores subraya que esta medida es imperativa para la adopción del instrumento.

*Guatemala.* Es una buena medida.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo para que exista una verificación rápida y segura.

*India.* Una base de datos es esencial para facilitar la verificación. En la India ya existe una.

*Indonesia.* INSA: La organización de empleadores está de acuerdo para prevenir la falsificación.

*Italia.* Una base de datos es indispensable para el control y la seguridad.

CONFITARMA: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

Legia Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* Hoy se está elaborando una base de datos en el Japón y se prevé que se necesiten varios años para su finalización.

*Liberia.* Las autoridades competentes de los Estados parte en el instrumento deberían poder consultar esa base de datos a través de medios electrónicos. Sin embargo, algunos países, en particular muchos de los principales proveedores de tripulación, podrían tener dificultades en obtener los recursos necesarios para establecer una base de datos electrónica y el acceso a distancia. Sin embargo, la mayoría de los Estados de abanderamiento están bien preparados y capacitados para proporcionar esa infraestructura electrónica. Liberia insta de nuevo a la OIT a que aplique las normas relativas a la emisión de documentos por el Estado de abanderamiento.

*Nigeria.* Una base de datos permitiría una identificación fácil en caso de que surja algún problema o se aporte información nueva.

*Reino Unido.* Es capital para la credibilidad del sistema. La base de datos debería ser segura y contener medidas para impedir que agentes internos o externos puedan causar complicaciones.

*Rumania.* La verificación de autenticidad no se podría hacer adecuadamente sin esa base de datos.

*Uruguay.* La base de datos debería poder ser consultada por la gente de mar. También debería ser accesible a través de e-mail u otro medio válido.

*FIA.* Esa base de datos es esencial para que los documentos tengan algún valor con miras a la seguridad. También es esencial para que otros Estados Miembros que ratifiquen el instrumento puedan identificar de manera segura y verificable a los marinos extranjeros a efectos de facilitarles la licencia temporal en tierra o el desplazamiento en tránsito. La mayoría de los gobiernos están ya obligados por el Convenio STWC a mantener un registro de certificados de capacidad y responder a las solicitudes de verificación de otros gobiernos.

*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. (Véase el artículo 5.1 del anteproyecto.)* **P. A4, b)**

*Respuestas afirmativas: 43.* Albania, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bulgaria, China, Costa Rica, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Liberia, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); Sindicato Libre de Gente de Mar (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Respuestas negativas: 12.* Arabia Saudita, Belarús, Canadá, República Checa, Chile, Dinamarca, Finlandia, Japón, Lituania, Países Bajos, Reino Unido y Ucrania.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); FWZ (Países Bajos); BNS (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas: 5.* Alemania, Cuba, Líbano, Namibia y República Árabe Siria.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo a fin de que se cumplan los dos objetivos básicos del nuevo instrumento, a saber: mayor seguridad marítima y la simplificación de las licencias temporales en tierra y los desplazamientos en tránsito de las tripulaciones. Sin embargo, el acceso se debería conceder sólo a la parte de la base de datos de otro Estado que sea pertinente para llevar a cabo la verificación segura de la identidad del marino.

*Arabia Saudita.* Se debería salvaguardar el carácter confidencial de los datos.

*Australia.* Dado que Australia prefiere que los marinos lleven también sus pasaportes, sería esencial que las autoridades de inmigración y otras autoridades competentes tuvieran acceso inmediato a la base de datos.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores se remite a su comentario a la pregunta A4, a).

*Bulgaria.* El Gobierno está de acuerdo a fin de alcanzar los dos objetivos del nuevo instrumento, a saber: mayor seguridad marítima y la simplificación de las licencias temporales en tierra y de los desplazamientos en tránsito de la tripulación. Sin embargo, se debería limitar el acceso a la parte de la base de datos que sea pertinente para realizar una verificación segura de la identidad.

*Canadá.* El acceso debería concederse únicamente a las autoridades expedidoras.

CLC: El acceso a todos los datos podría suponer una vulneración del derecho a la intimidad y podría ser objeto de uso incorrecto. Sin embargo, el sistema debería permitir la confirmación por parte de otra autoridad competente de que la información sobre la que se busca clarificación es exacta.

*República Checa.* La verificación del documento debería ser posible en un plazo de dos días laborables.

*Chile.* Se debe establecer un enlace permanente entre las administraciones, con puntos de contacto debidamente autorizados para intercambiar y corroborar información.

ANA: La organización de empleadores señala que esto es de vital importancia para que el sistema funcione.

CPC: La organización de empleadores está de acuerdo en que se facilite un acceso inmediato a la base de datos a través de la autoridad nacional.

*Costa Rica.* El Gobierno está de acuerdo porque el acceso se convierte en un óptimo control cruzado de referencias.

CTRN: La organización de trabajadores está en desacuerdo por las mismas razones expuestas por el CLC (Canadá).

*Cuba.* Las autoridades competentes del Estado expedidor deberían tener acceso a la base de datos y cada Miembro debería decidir libremente los datos que son accesibles.

*Dinamarca.* La base de datos debería establecerse a escala nacional, y se debería permitir que otras partes en el instrumento puedan pedir información a un centro de coordinación.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Debería crearse un sistema en red computerizado para que exista mayor control y que todos los interesados tengan acceso a la información.

*Estados Unidos.* A fin de acelerar el proceso de concesión de visados, se deberían prever algunos requisitos de notificación previa y de normalización de los elementos incluidos en los datos para facilitar el acceso y la gestión de los datos. Los procedimientos de notificación pre-

via, como la autorización previa de información expresa, permitirían llevar a cabo una tramitación más puntual en las llegadas y salidas.

*Filipinas.* Es probable que los países en desarrollo no puedan asumir los costos.

*Finlandia.* El Gobierno está en desacuerdo, en particular, con la referencia a «otras autoridades competentes» y con la posibilidad de permitir «acceso inmediato en todo momento» a la base de datos.

*Francia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se cumplan las condiciones siguientes: la reciprocidad es necesaria si el acceso de otras partes a la base de datos constituye una obligación para un Estado Miembro que haya ratificado el instrumento. Se debería prever una protección mínima. El acceso ilimitado a la base de datos en todo momento parece excesivo. El término «inmediato» debería sustituirse por «fácil». En cualquier caso, el acceso a la base de datos debería ser compatible con la legislación nacional sobre protección de datos personales.

*Guatemala.* La información debería ser accesible a todos.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo para fines de control y verificación de la autenticidad del documento.

*Hungría.* El Gobierno sólo está de acuerdo siempre que la autoridad expedidora nacional mantenga una base de datos para la inmigración y otra para las autoridades competentes de las partes en el instrumento.

*India.* La verificación segura del documento de identidad precisa que las autoridades expedidoras lleven a cabo la verificación. No obstante, debería garantizarse que no se cobre ninguna tasa ni al armador ni a los marinos cuando las autoridades del Estado rector del puerto procedan a una verificación de la identidad de la gente de mar.

*Indonesia.* INSA: La organización de empleadores está de acuerdo para fines de una verificación contradictoria.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores suscribe casi en su totalidad los comentarios de la FIA.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores está en desacuerdo por las mismas razones expuestas por el CLC (Canadá) y la CTRN (Costa Rica).

Lega Pesca: La organización está de acuerdo, mientras no se limiten los derechos de la gente de mar.

*Japón.* Proporcionar a un tercer país acceso directo a la base de datos de un Estado parte en el instrumento es problemático dada la necesidad de proteger la información personal relativa a la gente de mar y de prevenir todo acceso ilícito. Debería ser necesario remitirse a las autoridades expedidoras para verificar la información.

*Kazajstán.* El acceso inmediato a la base de datos simplificaría y aceleraría el proceso de identificación.

*Liberia.* Para evitar retrasos excesivos y conceder breves licencias temporales en el plazo más corto posible, esas facilidades deberían estar disponibles rápidamente. El Liberian Registry (Registro de Liberia) ya ofrece ese servicio a través de un sitio Web ([www.liscr.com/seafarerssearch](http://www.liscr.com/seafarerssearch)).

*Namibia.* El Gobierno no está convencido de que esta iniciativa funcione en los países en desarrollo.

NEF: El documento debería tener el formato de una tarjeta de crédito.

*Noruega.* El Gobierno prefiere que las solicitudes de información se dirijan a la autoridad nacional pertinente que administre la base de datos. En caso de que se conceda acceso directo a las autoridades extranjeras, únicamente debería concederse a las autoridades especificadas.

*Nueva Zelandia.* En algunos países la puesta en funcionamiento de la base de datos puede causar problemas de provisión de medios.

*Países Bajos.* FWZ: La organización de trabajadores está en contra de la posibilidad de que exista un acceso directo generalizado a la base de datos.

KVNR: La organización de empleadores suscribe los comentarios de la FIA.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que la base de datos sirva exclusivamente como mecanismo de consulta.

*Portugal.* El acceso debería permitirse únicamente para consultas.

*Reino Unido.* El acceso a la información de la base de datos debería regirse por la legislación del Estado expedidor con los puntos y posibilidades de coordinación que se necesiten establecer para que se puedan realizar las consultas, lo que implica que el acceso sea continuo.

*Uruguay.* Se debería implementar un sistema informático, utilizando claves de acceso para otras autoridades que tengan injerencia en el asunto. Dicha base de datos debería ser actualizada periódicamente.

*FIA.* La FIA está de acuerdo con esta propuesta. Para alcanzar los objetivos básicos del nuevo instrumento es esencial que las autoridades de inmigración y otras autoridades pertinentes tengan acceso en todo momento a las bases de datos de documentos de identidad de otros Estados. No obstante, el acceso debería limitarse a la parte de la base de datos de otro Estado que sea pertinente para verificar de manera positiva la identidad de un marino.

**P. 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 (véanse el artículo 5.2 del anteproyecto y el anexo A-II):*

— *¿el nombre de la autoridad expedidora?*

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Respuesta negativa:* 1. Hungría.

*Otras respuestas:* 5. Alemania, Cuba, Ecuador, Dinamarca y Liberia.

— *¿el nombre y apellidos del marino?*

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Respuesta negativa:* 1. Hungría.

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Dinamarca y Liberia.

— *¿el número de referencia?*

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Respuestas negativas:* 2. Ecuador y Hungría.

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Dinamarca y Liberia.

— *¿el período de validez del documento?*

*Respuestas afirmativas:* 54. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Respuestas negativas:* 3. Ecuador, Hungría y Namibia.

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Dinamarca y Liberia.

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

*Respuestas afirmativas: 41.* Albania, Argelia, Argentina, Australia, Bulgaria, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos; Estonia, Filipinas, Grecia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Malta, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Respuestas negativas: 13.* Arabia Saudita, Azerbaiyán, Belarús, Canadá, China, Finlandia, Japón, Lituania, Namibia, Polonia, Rumania, Federación de Rusia y República Árabe Siria.

*Otras respuestas: 6.* Alemania, Cuba, Dinamarca, Francia, Hungría y Liberia.

#### *Comentarios*

*Alemania.* DVR: La organización de empleadores está de acuerdo en todo y suscribe el comentario de la FIA.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo, excepto en lo que se refiere al modelo biométrico.

*Syndarma.* La organización de empleadores está de acuerdo en todo, a fin de alcanzar los objetivos de seguridad.

*Canadá.* CLC: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo. No debería haber acceso generalizado a la base de datos.

*República Checa.* El Gobierno está de acuerdo en lo que se refiere al modelo biométrico, siempre que esa información se incluya únicamente en casos excepcionales.

*Chile.* Se debería incluir toda la información considerada en los documentos de identificación y habilitaciones especiales (véase el Convenio de formación 1995).

ANA: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

CPC: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

*Costa Rica.* CTRN: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo por la razón expuesta por el CLC (Canadá).

*Croacia.* Sindicato de Gente de Mar de Croacia: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo.

*Dinamarca.* La base de datos debe contener tanta información pertinente y detallada como sea posible de conformidad con la legislación nacional. Por lo que se refiere al modelo biométrico, se hace referencia a los comentarios del Gobierno a la pregunta A4, b).

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe los comentarios que realiza más adelante la FIA.

*Estados Unidos.* El nombre de la autoridad expedidora es necesario para confirmar que el documento fue expedido adecuadamente y es todavía válido. El nombre del marino es necesario para verificar la identidad declarada. El número de referencia aseguraría que el documento expedido es único y facilitaría el procedimiento de visado.

USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

*Filipinas.* El Gobierno está de acuerdo en lo que se refiere al modelo biométrico, siempre que la autoridad expedidora pueda permitírselo.

*Francia.* Por lo que se refiere al modelo biométrico, esta cuestión todavía no está reglamentada.

Armadores de Francia: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

FNSM, SNPOMM, FOMM y CNCNMN: Las organizaciones de trabajadores están de acuerdo en todo.

*Honduras.* Es importante que se incluya el número de referencia para contrarrestar las posibilidades de falsificación del documento. El modelo biométrico es necesario por razones de seguridad.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

INSA: La organización de empleadores está de acuerdo en todo.

SPNI: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo, excepto en lo que se refiere al nombre de la autoridad expedidora.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores no tiene objeción a que se pueda tener acceso a cualquiera de los datos propuestos.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo por la misma razón expuesta anteriormente por el CLC (Canadá) y la CTRN (Costa Rica).

Lega Pesca: La organización está de acuerdo en todo, excepto en lo que se refiere al modelo biométrico.

*Japón.* La información relativa al modelo biométrico no se debería divulgar. El contenido y el procedimiento de divulgación de la información debería quedar a discreción del país de que se trate.

*Lituania.* El Gobierno está en desacuerdo, por motivos económicos, con la inclusión del modelo biométrico.

*Namibia.* NEF: La organización de empleadores está de acuerdo en todo, excepto en lo relativo al modelo biométrico.

NUNW: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo.

*Nigeria.* La autoridad expedidora debería ser la única en tener acceso a la información y se debería contactar con ella a efectos de la verificación. En cuanto al número de referencia, el Gobierno está de acuerdo, siempre que no se puedan producir repeticiones.

*Noruega.* El Gobierno está de acuerdo, aunque señala que el Servicio Noruego de Inspección de Datos preferiría que el modelo biométrico figurase únicamente en el propio documento de identidad.

*Nueva Zelandia.* Toda la información incluida en el documento de identidad del marino debería estar disponible en la base de datos a fin de verificar la autenticidad.

*Panamá.* APOM: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo.

CMP: Las organizaciones de empleadores están de acuerdo con las tres primeras propuestas, pero no adoptan una posición en relación con el modelo biométrico.

*Rumania.* BNS: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo.

Asociación de Armadores de Rumania: La organización de empleadores está de acuerdo con los tres primeros puntos pero no adopta una posición en relación con el modelo biométrico.

Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores está de acuerdo en todo, excepto en lo relativo al modelo biométrico.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores está en desacuerdo con todo por las razones expuestas por el CLC (Canadá), la CTRN (Costa Rica) y la FILT-CGIL (Italia).

*Ucrania.* El Gobierno está de acuerdo con la inclusión del modelo biométrico siempre que se cuente con el consentimiento de la persona interesada.

*FIA:* La FIA no tiene objeción alguna a que cualquiera de los datos propuestos se pueda consultar en la base de datos, a condición de que sea necesario para tratar cuestiones relativas a la seguridad marítima y que sea compatible con la adopción y amplia ratificación del nuevo instrumento.

— *¿otras cosas?*

*Respuestas*

*Argelia.* Lugar y fecha de nacimiento, y lugar de residencia.

*Argentina.* El título profesional actualizado.

*Australia.* El documento de identidad de la gente de mar debería tener un formato estándar. Todos los datos obligatorios y pertinentes incluidos en el documento deberían estar disponibles para su verificación.

*Canadá.* Debería incluirse una fotografía. La información mencionada anteriormente debería facilitarse a las autoridades competentes extranjeras únicamente si se recibe una solicitud oficial.

*República Checa.* Información sobre la cualificación del marino.

*España.* La calificación otorgada en el reconocimiento médico previo al embarque.

*Estados Unidos.* La cuestión no debería plantearse en términos de la información a la que se puede o no tener acceso, sino más bien en términos de quién puede acceder a la información. El acceso debería ser suficiente para confirmar la identidad declarada, la autenticidad del documento y que el titular es realmente la persona para quien fue expedido el documento.

*USCIB:* La organización de empleadores considera que la lista anterior es demasiado restrictiva. Se debería incluir información de viaje del marino en la que figuren fecha y lugar.

*Honduras.* Tipo de sangre.

*India.* Cualquier información pertinente para proceder a una verificación segura de la gente de mar.

*Italia.* Lega Pesca: La situación de la hoja de servicios.

*Liberia.* El instrumento de la OIT debería permitir al Estado expedidor determinar si desea rebasar la norma mínima. El servicio del Liberian Registry proporciona actualmente el nombre del marino, información biográfica, números de referencia, período de validez y grados de competencia. El Registro está examinando la posibilidad de añadir una fotografía y una copia del pasaporte.

*Malta.* La nacionalidad, las cualificaciones y el grado.

*Myanmar.* El sexo y la religión del marino.

*Países Bajos.* Una fotografía.

*Panamá.* Número de pasaporte, tipo de sangre, estatura y peso.

*Portugal.* La nacionalidad del titular del documento.

*Reino Unido.* No debería haber más restricciones a la información que se puede solicitar a efectos de verificación que la de que dicha información debe limitarse a los datos necesarios para verificar de la identidad. Se debe recordar que las autoridades expedidoras pueden estar obligadas por leyes nacionales relativas a la vida privada y a la divulgación de información.

*República Árabe Siria.* Grupo sanguíneo y profesión.

*República Unida de Tanzania.* Cualquier otra información importante y útil sobre la identidad.

*Uruguay.* Información sobre la formación y titulación.

*El instrumento debería exigir de cada Miembro que lo ratifique la designación de un centro de coordinación nacional responsable de contestar las averiguaciones o indagaciones de las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de las partes en el instrumento. (Véase el artículo 5.3 del anteproyecto.)* **P. A4, d)**

*Respuestas afirmativas:* 58. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos; Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajistán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); ESA (Estonia); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuesta negativa:* 1. Honduras.

*Organización de empleadores:* APINDO (Indonesia).

*Organización de trabajadores:* CLC (Canadá).

*Otras respuestas:* 2. Alemania y Cuba.

### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores suscribe el comentario de la FIA.

*Arabia Saudita.* Un centro de coordinación permanente ayudaría a que se atendiesen rápidamente las solicitudes de información.

*Argentina.* La autoridad emisora del documento debería administrar el centro de coordinación.

*Bulgaria.* El Gobierno está de acuerdo y se remite a su comentario a la pregunta A4, b).

*Canadá.* CLC: La organización de trabajadores está en desacuerdo por la razón expuesta anteriormente.

*Chile.* El sistema funciona así en la actualidad. Existe coordinación directa entre Administraciones Marítimas.

*China.* Para garantizar una verificación fiable es absolutamente necesario que exista un centro de coordinación permanente que atienda sin demoras las solicitudes de información de otras autoridades competentes.

*Cuba.* Cada Estado Miembro debería reglamentar libremente esta cuestión.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores suscribe la posición de la FIA.

*Ecuador.* Debería ser un centro de información.

*Egipto.* La autoridad expedidora debería ser el centro de coordinación, puesto que está en posesión de toda la información pertinente almacenada en la base de datos.

*España.* Sería necesario coordinar adecuadamente el suministro de información por las distintas entidades que deben proporcionarla.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo, pero recuerda que cada país pone en funcionamiento el «centro de coordinación principal» de manera diferente y lo organiza de acuerdo con las circunstancias nacionales.

*Honduras.* El Gobierno está en desacuerdo, puesto que la autoridad marítima expedidora realiza ya esa función.

*Hungría.* En el caso de Hungría, ese centro sería el Departamento Principal de Navegación y otra autoridad designada por éste.

*India.* Es esencial para que haya una verificación eficaz. El centro de coordinación puede desempeñar más funciones que el centro con que cuente la zona de registro de la autoridad expedidora.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está en desacuerdo porque este procedimiento supondría una carga para la gente de mar.

*Italia.* COFITARMA: La organización de empleadores se remite casi totalmente a los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo, siempre que se permita una participación de todos los interlocutores sociales.

*Kazajstán.* En el instrumento se debería señalar un plazo máximo al Estado expedidor para que atienda a las solicitudes de información.

*Japón.* Desde el punto de vista de la protección de los datos personales de la gente de mar plantearía problemas a la hora de permitir el acceso directo a organizaciones que no fuesen las autoridades de inmigración.

*Liberia.* Las autoridades nacionales de los Miembros que no ratifiquen el instrumento podrían deferir las solicitudes de información al Estado de abanderamiento. En vista del porcentaje considerable de nacionales de la India, el Pakistán o Sri Lanka que son titulares de certificados emitidos por el Reino Unido o Singapur, de nacionales de Grecia que son titulares de certificados emitidos por un tercer país, y de nacionales de países de Oriente Medio que son titulares de certificados egipcios, se plantea también la cuestión de determinar si la gente de mar que tiene certificados de un Estado diferente del de su nacionalidad está en condiciones de embarcar aunque no disponga de documentos de identidad expedidos por su propio país.

*Mauritania.* CGTM: La organización de trabajadores declara que la verificación se debería llevar a cabo mediante una representación tripartita.

*Nigeria.* De esta manera se desalentarán las conductas incorrectas.

*Nueva Zelanda.* El Gobierno está de acuerdo siempre que el centro de coordinación sea un organismo estatal.

*Panamá.* La Autoridad Marítima de Panamá dispone de una base de datos que se puede consultar directamente por Internet.

*Reino Unido.* En relación con su comentario a la pregunta A3, h), el Gobierno solicita que los datos de contacto del centro de coordinación designado se incluyan en el documento.

*Uruguay.* Esta medida es indispensable para que el sistema funcione correctamente. El centro de coordinación nacional debería ser la autoridad que expida la documentación.

*FIA.* La FIA está de acuerdo y se remite a su respuesta a la pregunta A4, b).

### *Resumen de la Oficina*

Se registró un acuerdo unánime respecto a la propuesta de que las autoridades expedidoras nacionales mantuvieran una base de datos que incluyera una referencia a cada documento de identidad que hubieran expedido.

En la mayoría de las respuestas se expresó la conveniencia de garantizar un acceso inmediato a esa base de datos para facilitar una rápida verificación de la información facilitada en el documento, y agilizar así las formalidades de inmigración de los Estados Miembros.

En aras de la tutela del derecho a la intimidad, también se respaldó con firmeza la propuesta de limitar la información accesible a los extremos siguientes: nombre de la autoridad expedidora; nombre y apellidos del marino; número de referencia; plazo de validez del documento; información biométrica y otros datos concretos que se sugirieron en ciertas respuestas.

Se apoyó por unanimidad la propuesta de que en el instrumento se previera que cada Estado Miembro parte designase un centro de coordinación permanente que atendiese a las solicitudes de información cursadas por las autoridades de inmigración u otras autoridades competentes de otros Estados.

**A5. FIABILIDAD DEL SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR**

**P. 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. (Véase el artículo 6.1 del anteproyecto.)*

*Afirmativas:* 59. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 2. Alemania y Cuba.

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Arabia Saudita.* El Gobierno está de acuerdo por razones de calidad.

*Brasil.* CONTTMAF: Esto es fundamental para garantizar la seguridad.  
Syndarma: *Idem.*

*Canadá.* La fiabilidad del proceso de expedición, así como la seguridad, la calidad y la coherencia del propio documento son esenciales.

*Chile.* Estas prácticas deberían ser «obligatorias».  
ANA: Es importante por razones de seguridad.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Debería adaptarse a cualquier cambio que se le realice.

*Egipto.* El Gobierno está de acuerdo, siempre y cuando esos requisitos puedan aplicarse fácilmente con un bajo costo.

*Finlandia.* Si se adoptan requisitos mínimos y prácticas recomendadas, el Gobierno está de acuerdo.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo en aras de la seguridad.

*Hungría.* En Hungría, la expedición de documentos de identidad y el procedimiento de control de la calidad se hacen con arreglo a la norma ISO 9001.

*Italia.* CONFITARMA: la organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA y especifica que podría hacerse referencia a disposiciones similares del Convenio STCW de la OMI (Regla I/8).

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo, a condición de que esto no represente una carga para las empresas.

*Japón.* El nuevo instrumento debería limitarse a especificar una norma general, mientras que los detalles deberían dejarse a discreción del país interesado. Además, existen dudas de que el programa que introdujo la OACI sobre cuestiones de seguridad operativa (que exige un certificado médico de aptitud física para volar, y un permiso para volar) se pueda aplicar a los documentos de identidad para la gente de mar.

*Kazajstán.* En el instrumento debería indicarse una lista de documentos y de datos exigidos para expedir el documento de identidad.

*Liberia.* El Gobierno está de acuerdo, pero cree que las cuestiones que implica establecer algún tipo de control de calidad requerirían un importante grado de discusiones y deliberaciones. Por esta razón, recomienda que esta cuestión se aborde en un grupo de trabajo separado.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, porque esto es necesario para evitar que se falsifiquen documentos de identidad o que se expidan documentos de mala calidad.

*Nueva Zelanda.* Debería adoptarse un procedimiento de seguridad como el utilizado para expedir los pasaportes.

*Reino Unido.* Para la integridad del sistema es indispensable disponer de una norma convenida que prevea medidas eficaces de control de calidad. Se entiende que un sistema de ese tipo incluye procedimientos que permitan obtener una prueba segura y verificable de la identidad del solicitante, y no sólo de la expedición del documento.

*FIA.* La Federación está de acuerdo. Para que el nuevo instrumento responda a las preocupaciones en materia de seguridad, resultaría necesario prever algún tipo de prácticas recomendadas para la correcta aplicación del procedimiento de expedición de los documentos, entre los cuales cabría incluir normas sobre calidad. Para elaborar esas normas se requeriría el asesoramiento de expertos en seguridad y procedimientos de inmigración aunque, en cualquier caso, la regla que se adopte debería tener un alcance similar al de las disposiciones sobre normas de calidad de la Regla I/8 del Convenio STCW de la OMI.

*El instrumento debería obligar a los Miembros que lo ratifiquen a:*

**P. A5, b)**

- i) *proceder a evaluaciones periódicas de esos procedimientos a la luz de los requisitos mínimos y las prácticas recomendadas al respecto. (Véase el artículo 6.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 55. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica,

Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 2. Cuba y Japón.

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Chile, Mauricio y Myanmar.

- 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. (Véase el artículo 6.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 54. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Liberia, Lituania, Malta, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM,

FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. Japón, Líbano y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* APINDO e INSA (Indonesia).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Cuba, Mauricio y Myanmar.

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). (Véase el artículo 6.2 del anteproyecto.)*

*Afirmativas:* 50. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, República Checa, Dinamarca, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kazajstán, Kuwait, Liberia, Lituania, Malta, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 7. Ecuador, Honduras, Japón, Líbano, Qatar, República Árabe Siria y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); APINDO (Indonesia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Otras respuestas:* 4. Alemania, Mauricio, Myanmar y Namibia.

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Argentina.* El Gobierno propone un acceso parcial a efectos de consulta.

*Brasil.* CONTTMAF: Esto contribuirá a difundir los documentos.

Syndarma: Parece esencial para alcanzar los objetivos en materia de seguridad.

*Chile.* CPC: La organización de empleadores no está de acuerdo con la sección iii); sólo deberá ser posible a través de la autoridad nacional.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Los miembros ratificantes no deberían tener acceso a los documentos confidenciales de otros países.

*Estados Unidos.* Debería alcanzarse un acuerdo sobre procedimientos mínimos y un procedimiento de verificación para garantizar el cumplimiento.

USCIB: La organización de empleadores propone un plan de revisión cada cinco años.

*Finlandia.* El Gobierno está de acuerdo en presentar una copia de los procedimientos y evaluaciones nacionales a la OIT, sin perjuicio de que pueda suprimir cualquier material confidencial.

*Francia.* El Gobierno está de acuerdo sin perjuicio de la confidencialidad necesaria y de la garantía de un procedimiento seguro.

*Honduras.* El Gobierno no está de acuerdo con la sección iii). Este documento debe solicitarse al marino o a la institución que lo expida.

*India.* El mantenimiento de normas de calidad requeriría una evaluación periódica por parte de una autoridad independiente.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores propone un período de cinco años entre las evaluaciones, con arreglo a lo dispuesto en el Convenio STCW de la OMI en relación con los certificados de capacidad.

Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* La evaluación debería dejarse a discreción del país interesado.

*Kazajstán.* Por razones de seguridad nacional es más importante saber qué documentos y datos deben proporcionarse para obtener un documento de identidad en cualquier Estado parte.

*Liberia.* El Gobierno remite a su comentario sobre la pregunta A5, a).

*Namibia.* Se podrían facilitar copias por conducto de la OIT.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo en que las evaluaciones periódicas son importantes para evitar la falsificación de los documentos o la expedición de documentos de mala calidad.

*Nueva Zelandia.* Los Estados Miembros deberían ser responsables de evaluar los procedimientos y de modificarlos de suerte que se ajusten a los requisitos y prácticas mínimos.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo con que los otros Miembros tengan acceso a copias de los procedimientos y evaluaciones nacionales, con la previa autorización del Estado que emite el documento.

*Reino Unido.* El Gobierno recalca que la OIT es la organización más apropiada para supervisar el proceso de revisión continua de los procedimientos y para servir de enlace y difundir las prácticas recomendadas entre la OIT y los Estados Miembros, lo cual representa una manera valiosa de garantizar que los procedimientos se van ajustando a las necesidades. Sin embargo, el acceso a algunos detalles debería tener carácter restringido, para evitar situaciones comprometedoras.

*Rumania.* Sindicato Libre de la Gente de Mar de Rumania. El sindicato propone que se proporcionen copias o que el sistema sea accesible a todos los Miembros, a fin de que no se pierda tiempo.

*República Árabe Siria.* La evaluación de los informes debería incluirse en el ámbito de competencia de la OIT.

*FIA.* La FIA está de acuerdo en todo, siempre y cuando no se impida con ello la adopción del nuevo instrumento y su amplia ratificación. Por lo que se refiere a la sección i), en el instrumento se podría especificar el período máximo que ha de transcurrir entre las evaluaciones, que podría ser, por ejemplo, de cinco años, como el previsto en el Convenio SCTW de la OMI. En cuanto a la sección iii) en particular, respecto al suministro de información sobre los procedimientos a otros Estados Miembros, podría ser fundamental velar por que los Estados rectores de puertos acepten los documentos de identidad extranjeros para facilitar la entrada en su territorio.

*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.* **P. A5, c)**

*Respuestas afirmativas:* 52. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Malta, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 6. China, Lituania, Nueva Zelanda, Panamá, Rumania y Ucrania.

*Otras respuestas:* 3. Cuba, Mauricio y Namibia.

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Chile.* El sistema de verificación debería estar integrado sólo por miembros de la respectiva administración marítima que otorgarían el documento y/o por las autoridades de inmigración, en caso de que sólo sea un documento de identidad para ingresar y permanecer en los diferentes países.

*CPC:* La organización se declara neutral y afirma que esto dependerá de la fiabilidad del Estado.

*Cuba.* Cada país debe tomar sus propias decisiones en los momentos apropiados.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Japón.* La posibilidad de someterse a una verificación debería dejarse a discreción del país interesado.

*Liberia.* El Gobierno remite al comentario que formuló sobre la pregunta A5, a).

*Namibia.* Este tema requiere un examen más detenido.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo a efectos de uniformidad.

*Reino Unido.* Además de una verificación voluntaria, una mayoría de dos tercios de los Estados parte debería poder exigir una evaluación independiente de la eficacia del sistema instaurado por un Estado Miembro.

*Rumania.* El Gobierno no está de acuerdo, porque los Miembros ratificantes deberían tener derecho a celebrar consultas con cualquier institución de verificación, nacional o internacional, facultada para proceder a esas operaciones.

*Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania:* La organización de trabajadores está de acuerdo. Debería ser obligatorio proceder a verificaciones externas periódicas.

*Suriname.* De hecho, algunos países necesitarían respaldo técnico y financiero.

*FIA.* La FIA está de acuerdo. En principio, si se propusiera que la OIT desempeñe un papel en la instauración de algún tipo de sistema voluntario de control, la FIA podría respaldar esta propuesta. Ahora bien, ese sistema de control necesitaría la participación de expertos en seguridad de los datos y en procedimientos de inmigración que probablemente deberían buscarse fuera de la organización.

**P. 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. (Véase el artículo 6.3 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 59. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); CGTM (Mauritania); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuesta negativa:* 1. China.

*Otra respuesta:* 1. Mauricio.

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* No debería obligarse a otros Estados Miembros a reconocer un documento en lugar del pasaporte.

*Canadá.* El Gobierno señala, empero, que podría suprimir este reconocimiento cuando esos documentos se utilicen con fines fraudulentos para entrar en Canadá por motivos relacionados con el control de la inmigración.

*Croacia.* El Gobierno propone que se apliquen los procedimientos prescritos en el Convenio de Formación de la OMI.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo si se procede a una verificación previa de los documentos.

*India.* Esta disposición sería necesaria para abordar las preocupaciones de seguridad de todos los Estados rectores de puertos.

*Italia.* Lega Pesca: La organización está de acuerdo.

*Japón.* En virtud del artículo 33 del Convenio de la OACI, siempre y cuando los «requisitos» establecidos o aceptados como válidos ofrezcan garantías superiores a las normas

mínimas, las demás partes en el instrumento deberán aceptarlos como válidos. Japón está de acuerdo con esta solución.

*Nigeria.* Esa disposición permitirá a los Miembros mantener la norma internacional recomendada.

*Reino Unido.* Es fundamental para garantizar la integridad de los documentos y del Convenio. El Gobierno propone que este procedimiento sea coordinado por la OIT y que su cumplimiento sea validado por una parte independiente o por la OIT, pero no por el propio Miembro.

*FIA.* Según la FIA, la inclusión de esa disposición resultaría necesaria para que el nuevo instrumento alcance el objetivo de facilitar los permisos cortos en tierra y la tripulación pueda transitar por países extranjeros.

### *Resumen de la Oficina*

Se manifestó un apoyo unánime para que en el nuevo instrumento se previeran requisitos mínimos y prácticas recomendadas sobre los procedimientos de expedición de los documentos de identidad de la gente de mar, incluidos los procedimientos de control de calidad.

También se expresó un gran apoyo para que se exigiese a los Miembros que procedieran a evaluaciones periódicas de esos procedimientos teniendo en cuenta los requisitos mínimos y las prácticas recomendadas, que deberían figurar en el nuevo instrumento. También convendría exigir a los Miembros que a las memorias que presenten al Director General de la OIT adjunten una copia de sus procedimientos nacionales, incluidos los de control de calidad, y una copia de las evaluaciones. Estas copias deberían ponerse a disposición de los demás Miembros que ratifiquen el instrumento, después de haberse suprimido de ellas la información confidencial.

En la mayoría de las respuestas se coincidió en la conveniencia de que el Consejo de Administración tuviera a bien aprobar asimismo un sistema de verificación e instauración de instituciones a estos efectos, de los cuales podrían dotarse los Miembros a fin de disipar cualquier duda sobre la fiabilidad de su sistema de identificación de la gente de mar.

Se coincidió también en la conveniencia de fundamentar el reconocimiento de los documentos de identidad de la gente de mar en el cumplimiento por parte del Estado que expida el documento de las normas mínimas preceptuadas en el instrumento.

## **B. Facilitar las actividades profesionales de los marinos y el ejercicio de sus derechos durante su servicio activo**

### **B1. DERECHO DEL MARINO A QUE SE LE EXPIDA EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR**

#### **P. B1** *¿Plantea algún problema a los miembros la obligación de expedir documentos de identidad a los marinos?*

*Respuestas afirmativas:* 7. Argentina, Australia, Estados Unidos, Kuwait, Panamá, Federación de Rusia y Suriname.

*Organizaciones de empleadores:* APINDO (Indonesia) y CONFITARMA (Italia).

*Organizaciones de trabajadores:* SPNI (Indonesia); Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Respuestas negativas:* 51. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil), ANA, y CPC (Chile); INSA (Indonesia), y NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); FNSM (Francia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Otras respuestas:* 3. Canadá, Egipto y Nueva Zelanda.

#### *Comentarios (por ejemplo sobre la naturaleza del problema)*

*Argentina.* Esta obligación es problemática por motivos económicos.

*Australia.* Australia no expide documentos de identidad a los marinos y no está en condiciones de cumplir las disposiciones del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 108, que Australia no ha ratificado, pues los marinos australianos tienen la obligación de llevar consigo pasaportes y la mención de la ocupación en los pasaportes australianos no es obligatoria.

*Canadá.* Canadá no tiene inconveniente alguno en expedir los documentos de identidad de la gente de mar que están en uso. En el futuro ello dependerá de las disposiciones de toda nueva norma internacional.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Estados Unidos.* Las preocupaciones siguen girando en torno a la sincronización de la aplicación por todas las partes en el instrumento (costos, disponibilidad de recursos para cumplir lo dispuesto en el instrumento, y garantía de que las cuestiones normativas se atienden convenientemente).

*India.* Los países que, como la India, sean grandes proveedores de mano de obra, deberán expedir los nuevos documentos de identidad a sus marinos que trabajen en buques que enarbolan diferentes pabellones. En vista de que las nuevas disposiciones de los Estados Unidos en materia de visados entrarán en vigor en octubre de 2004, esta tarea podría resultar titánica si no se proporciona inmediatamente asistencia técnica a fin de dar comienzo al proyecto. La OIT debería establecer de inmediato los datos definitivos que hayan de incorporarse al nuevo documento y comunicarlos a todos los Miembros para que a su vez puedan informar a sus respectivas autoridades responsables.

*Indonesia.* INSA: El nuevo documento contribuirá a sustituir el visado.

*Italia.* Lega Pesca: Para la organización no hay problema alguno.

*Kuwait.* Los problemas se derivan de la necesidad de limitar el número de marinos que puedan ser empleados a bordo de buques nacionales o extranjeros con el fin de reducir el número de marinos desempleados.

*Liberia.* El Registro de Liberia ya tiene instalado un buen sistema electrónico y está preparado para aceptar esta obligación.

*Namibia.* NEF: Sólo los costos de adquisición de la tecnología necesaria podrían plantear un problema.

*Nicaragua.* Podrían surgir problemas económicos.

*Nigeria.* Esta obligación no plantea problema alguno, siempre y cuando los Estados Miembros se rijan por los procedimientos establecidos.

*Nueva Zelandia.* En Nueva Zelandia, el pasaporte ofrece la forma de identificación preferida. Si bien se acepta el uso complementario del documento de identidad de la gente de mar a los efectos de la exención del visado durante un período de hasta 28 días que prevé la legislación nacional, sería preferible que todos los marinos presentaran un pasaporte para el control de inmigración (véanse las observaciones generales de Nueva Zelandia).

*Países Bajos.* La expedición de documentos de identidad de la gente de mar no debería ofrecer dificultad si los Países Bajos ratificaran el Convenio núm. 108.

*Rumania.* Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania: La organización de trabajadores señala que pueden surgir problemas en relación con la financiación, la cooperación con otros Estados Miembros, la formación, etc.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores considera que se plantean dificultades en relación con el control efectivo del mercado de trabajo de los marinos.

*FIA.* Podrían considerarse las circunstancias en las cuales podría no ser apropiado expedir documentos, por ejemplo cuando un certificado de competencia haya sido retirado o el marino no pueda presentar la prueba de que está empleado. Desde luego, el derecho del marino a que se le expida el documento de identidad tiene que ser coherente con los objetivos de mejorar la seguridad y de facilitar la libertad de movimiento del marino. Asimismo, es necesario tomar en cuenta en qué medida el nuevo instrumento se aplica a los pescadores.

### *Resumen de la Oficina*

Para la mayoría de los Estados, la obligación de expedir documentos de identidad a los marinos nacionales no parece ofrecer dificultad. En algunas respuestas se mencionaron sin embargo algunos problemas, aunque en su mayoría no parecen ser muy importantes.

## **B2. DERECHO DEL MARINO A LA POSESIÓN ININTERRUMPIDA DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD**

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

*Respuestas afirmativas:* 15. Albania, Canadá, China, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Grecia, Guatemala, Kuwait, Myanmar, Namibia, Nigeria, Países Bajos, Qatar y Reino Unido.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNRR (Países Bajos), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* SPNI (Indonesia), y NUNW (Namibia).

*Respuestas negativas:* 44. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Chile, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Francia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); CPC (Chile), e INSA (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); FILT-CGIL (Italia); FWZ (Países Bajos); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otra respuesta:* 1. Cuba.

#### *Comentarios (por ejemplo sobre la naturaleza del problema)*

*Alemania.* El derecho a la posesión ininterrumpida no debería excluir la posibilidad de que se adopten ciertas medidas de orden práctico, como por ejemplo un depósito centralizado de todos los documentos de identidad de los marinos a bordo, para cuando el buque está en altamar.

VDR: La organización de empleadores señala que esta obligación plantea problemas y respalda los comentarios de la FIA.

*Australia.* Antiguamente, las autoridades retenían los documentos de identidad pertinentes a marinos extranjeros durante su estancia en Australia, a fin de identificar a todo marino extranjero que se sustrajese a la acción de la justicia mientras estuviese en el país. En los años 1980, se adoptaron otros medios para resolver el problema, razón por la cual ya no es preciso retener dichos documentos.

*Brasil.* CONTTMAF: El documento es personal y debería permanecer en poder del marino.

Syndarma: En los casos en que la autoridad portuaria exija que se retenga el documento durante la estancia del marino, será necesario expedir a este último un documento en que se acredite su derecho de permanecer en el país como marino.

*Bulgaria.* En virtud de la legislación nacional, las autoridades competentes no deberían retener documento de identidad alguno, salvo en los casos especificados por la ley.

*Canadá.* El derecho de las autoridades de inmigración a retener documentos de identidad debería primar sobre el derecho de los titulares a conservar dichos documentos en su poder. Además, no se debería permitir a los titulares que hayan dejado de trabajar como marinos conservar sus documentos, a fin de impedir el uso indebido de los mismos.

*China.* La organización de trabajadores solicita que el documento esté en poder de los marinos a bordo del buque y cuando estén en tierra.

*Dinamarca.* El armador, el capitán o la autoridad portuaria deberían tener la posibilidad de controlar la validez del documento. Deberían incluirse disposiciones relativas al uso indebido del documento.

Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Egipto.* Esta obligación no plantea problema alguno, puesto que el documento tiene un período de validez limitado.

*España.* Se debería entregar al marino un documento en el que consten los servicios de mar realizados. Un documento válido puede ser retenido temporalmente o retirado por ser revocado al no cumplir las condiciones exigidas para su expedición. En principio, si el documento es válido, debería permanecer siempre en posesión de su titular, salvo los breves lapsos de tiempo en que es necesario incluir anotaciones en el mismo. Si el documento es revocado debería retirarse de la posesión del titular para que no fuera objeto de uso fraudulento. No obstante, si esta retirada es por caducidad del documento o por dejar de realizar la actividad de marino, deberá entregarse al marino un documento en el que consten los servicios de mar realizados. Este documento se considera esencial a la hora de acreditar los embarques para el correspondiente cálculo de la pensión de jubilación.

*Estados Unidos.* El derecho a la posesión ininterrumpida puede plantear problemas si el documento de identidad da automáticamente derechos o cumple la misma función que un pasaporte o un visado. Por cuestiones de seguridad los Estados Miembros pueden tener que tomar posesión del documento hasta que se resuelva la situación. Además, el capitán retiene con frecuencia los documentos de identidad. Si el documento de identidad de la gente de mar se expide además de los que generalmente retiene el capitán, el Gobierno apoyará el derecho del marino a su posesión ininterrumpida. Ahora bien, si los reemplaza, el Gobierno no estará de acuerdo, porque ello impediría que el capitán retenga el documento a fin de evitar que los marinos se sustraigan a la acción de la justicia.

USCIB: Los Estados portuarios pueden exigir que el capitán retenga los documentos, posibilidad que debería figurar en el nuevo instrumento. El país de expedición también debería tener el derecho de retirar tarjetas de identidad de conformidad con sus reglamentos.

*Finlandia.* El Gobierno remite a su comentario formulado respecto de la pregunta B2, b). En determinados casos también sería necesaria la retención temporal del documento.

*Francia.* SNPOMM, FOMM y SNCNMM: El marino no debe verse privado de su documento de identidad.

*Grecia.* La autoridad expedidora debería tener el derecho de retirar el documento tras su pérdida de validez.

*Guatemala.* Habría un problema en caso de anomalías ocasionadas por el marino.

*Honduras.* El marino tiene que llevar el documento consigo para salir a navegar.

*India.* Las «tarjetas de identidad inteligentes» serían un complemento que permitiría atender a las preocupaciones de seguridad expresadas por los principales Estados portuarios.

*Indonesia.* INSA: El marino sólo debería utilizar el documento durante el período de validez.

*Italia.* CONFITARMA: A fin de facilitar la entrada para la licencia en tierra, podría resultar necesario prever la retención temporal de los documentos de identidad. Sin embargo, el marino debería quedar en posesión de algún otro documento de identidad (por ejemplo el pasaporte).

Lega Pesca: Para la organización no hay problema alguno.

*Japón.* Según la legislación del Japón, para impedir la pérdida de los documentos de identidad de los marinos, el capitán los retiene durante la estancia de los marinos a bordo. Esta medida se limita al período en que los marinos están a bordo, sin perjuicio de que la mayor parte del tiempo los marinos gocen de la posesión ininterrumpida de su documento.

*Kuwait.* Los países tendrían que poder confiscar o retirar el documento de identidad a los marinos que sean probadamente peligrosos o incompetentes para el trabajo marítimo, o cuyo documento haya caducado.

*Liberia.* En el nuevo instrumento se debería prohibir que los capitanes retengan los documentos de identidad durante todo el servicio de los titulares a bordo del buque. Una excepción a esta regla podría ser la necesidad de que todos los documentos estuvieran en posesión del capitán al llegar a un puerto.

*Malta.* El Estado que expide el documento debería conservar siempre el derecho de retirarlo.

*Namibia.* Esta cuestión plantearía problemas si el período de validez figurara en el documento.

NEF: La organización de empleadores considera que se plantea un problema cuando la persona considerada ha dejado de ser un marino o ha sido condenada por tráfico de drogas o delitos relacionados con la violencia o el terrorismo.

*Nigeria.* Se plantea un problema, puesto que los marinos tienen la obligación de devolver el documento de identidad al capitán, a título de medida preventiva destinada a impedir que los marinos abandonen el barco.

*Nueva Zelanda.* El documento de identidad debería quedar en poder del marino hasta que caduque, momento en el cual debería devolverse a la autoridad expedidora.

*Países Bajos.* El Gobierno observa dos problemas: en primer lugar, una persona titular del documento de identidad de la gente de mar de conformidad con el Convenio núm. 108, y de un pasaporte, tiene de hecho dos documentos de viaje. Si el pasaporte ha sido retirado por orden judicial en caso de delito grave, la persona podría de todos modos abandonar el país con el documento de identidad de la gente de mar. Según el Gobierno, en el nuevo instrumento se debería preceptuar claramente que las autoridades responsables tendrán derecho a retener temporalmente los documentos de identidad de la gente de mar (en las mismas condiciones en que se retienen actualmente los pasaportes). En segundo lugar, con la aplicación del artículo 3 del Convenio núm. 108 los controles de inmigración a bordo de los buques toman mucho tiempo. En virtud de esta disposición, un control de inmigración administrativo completo a bordo de un barco sólo puede realizarse si todos los marinos se presentan (en persona) con sus documentos a la policía de inmigración.

FWZ: El documento de identidad de los marinos no es un documento de viaje semejante al pasaporte. Cuando se utiliza para viajar, al documento de identidad de la gente de mar debería acompañarse el pasaporte.

KVNR: Para facilitar la licencia en tierra, algunos Estados portuarios estimarían quizás conveniente solicitar la retención temporal de los documentos de identidad. Con miras a alcanzar el objetivo de facilitar la licencia en tierra y estimular la ratificación, la organización de

empleadores podría apoyar una enmienda que autorice la retención temporal de los documentos de identidad, en particular si el marino puede conservar algún otro medio de identificación como, por ejemplo, el pasaporte.

*Panamá.* CMP: La autoridad de inmigración pide comparar el pasaporte con la libreta. Por ello es necesario un documento de identidad aparte.

*Qatar.* Esta obligación plantea problemas a causa de los abusos que pueden producirse a bordo. El documento debería permanecer en posesión del capitán o de las autoridades portuarias.

*Reino Unido.* Esta obligación podría entrar en conflicto con la ley sobre inmigración de 1971, por la que se autoriza la retención del pasaporte en ciertas circunstancias, o con la solicitud de los tribunales de retener un documento a fin de impedir que su titular se sustraiga a su jurisdicción. Además, el nuevo instrumento debería disponer la devolución del documento cuando un marino deje de ejercer el oficio.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: El documento de identidad de la gente de mar debe ser expedido sobre una base legal justificada.

*Suriname.* El Gobierno señala que esta obligación no plantea problema alguno, siempre y cuando la autoridad de expedición tenga el derecho de retirar el documento en ciertas circunstancias.

*FIA.* El derecho del marino a la posesión ininterrumpida del documento de identidad plantea problemas. A fin de facilitar el permiso en tierra, ciertos Estados portuarios pueden considerar oportuno pedir la retención temporal de los documentos de identidad. Para alcanzar el objetivo de facilitar el permiso en tierra y estimular la ratificación, la FIA podría apoyar una enmienda que permita la retención temporal de los documentos de identidad, en particular si el marino puede conservar otro documento de identidad como el pasaporte. Asimismo, es evidente que el Estado de expedición debería tener derecho a retirar los documentos de identidad.

**P. 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?*

*Respuestas afirmativas:* 24. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, Costa Rica, Eritrea, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Myanmar, Nicaragua, Perú y Portugal.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); BNS y Sindicato Libre de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 10. Ecuador, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Qatar, Reino Unido y República Unida de Tanzania.

*Organización de empleadores:* CPC (Chile).

*Organización de trabajadores:* NUNW (Namibia).

*Otras respuestas:* 28. Alemania, Australia, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Egipto, España, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Malta, Mauricio, Namibia, Noruega, Panamá, Polonia, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, Ucrania y Uruguay.

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

*Afirmativas:* 36. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, Egipto, Eritrea, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido y República Unida de Tanzania.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); Asociación Nacional de Armadores A.G. y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); KVNR (Países Bajos); CMP (Panamá), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); FNSM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); BNS, y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Respuesta negativa:* 1. Ecuador.

*Organización de empleadores:* APINDO (Indonesia).

*Otras respuestas:* 24. Alemania, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, España, Estados Unidos, Honduras, Hungría, Italia, Malta, Namibia, Noruega, Panamá, Polonia, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, Ucrania y Uruguay.

## Comentarios

*Alemania.* VDR: Siempre que no se menoscabe el derecho del marino a conservar algún otro instrumento de identificación (por ejemplo el pasaporte).

*Arabia Saudita.* El Gobierno está de acuerdo con la pregunta 2) a los efectos de la protección de los derechos de los marinos.

*Canadá.* CLC: Se necesitan garantías apropiadas. Debe garantizarse el derecho de los marinos a recabar la tutela de los tribunales y a recibir una compensación por toda pérdida sufrida.

*Costa Rica.* La Dirección General de Migración y Extranjería está de acuerdo.

CTRN: La organización de trabajadores expresa las mismas preocupaciones que el CLC de Canadá.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios formulados por la FIA.

*Estados Unidos.* El Gobierno remite a los comentarios formulados en relación a las preguntas B2, a), B4, a) y C2, a).

*Finlandia.* Paralelamente a la retención temporal y al retiro de los documentos por uso indebido, también debería considerarse este derecho de retiro en otros casos, por ejemplo cuando resulte imprescindible para garantizar un proceso judicial conforme a la legislación nacional.

*Italia.* FILT-CGIL: La organización de trabajadores está de acuerdo con las soluciones propuestas, si bien expresa las mismas preocupaciones que el CLC de Canadá y la CTRN de Costa Rica.

*Japón.* El artículo 3 del Convenio núm. 108 no incide en el derecho de las autoridades a retirar un documento por caducidad.

*Nueva Zelanda.* El documento de identidad debería ser anulado si se ha obtenido mediante fraude.

*Países Bajos.* Los gobiernos deberían tener también el derecho de negarse a expedir documentos de identidad a los marinos, o de retirarlos después de expedidos, según proceda. De no ser el caso, se produciría una diferencia de trato entre los marinos y los demás ciudadanos. Además, así queda sin resolver el problema de los controles de inmigración, demasiado largos.

*Reino Unido.* Es probable que el derecho absoluto de los marinos a retener en todo momento su documento entraría en conflicto con la legislación nacional de la mayoría de los Estados, lo cual haría que este documento sea inaceptable.

*FIA.* La FIA apoya la solución propuesta acerca del derecho de retirar los documentos, pues resolvería en parte el problema. Sin embargo, de este modo no se atendería a la necesidad de permitir a la gente de mar conservar alguna otra forma de documentación, como por ejemplo el pasaporte.

### *Resumen de la Oficina*

a) La mayoría de los Estados no tienen dificultades respecto del derecho de los marinos a la posesión ininterrumpida de su documento de identidad. En varias respuestas se señaló que se plantearía un problema si las autoridades de inmigración y otras autoridades competentes en la materia tuvieran el derecho de retirar dichos documentos de identidad.

b) Algunos países plantearon el problema de la retención de los documentos de identidad en ciertos casos. No se mostraron convencidos de que el derecho y el deber de retirar un documento detentados en condiciones ilícitas fueran suficientes para soslayar el problema. Esta cuestión podría resolverse en el nuevo instrumento, mediante la introducción de una disposición apropiada en la que se prevean los casos en que debería retirarse el documento.

B3. DERECHO DEL MARINO A SER READMITIDO EN EL TERRITORIO DEL PAÍS QUE LE HAYA EXPEDIDO EL DOCUMENTO

*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?* **P. B3**

*Respuestas afirmativas:* 11. Alemania, Arabia Saudita, Azerbaiyán, República Checa, Estonia, Guatemala, Japón, Kuwait, Liberia, Namibia y Qatar.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); USCIB (Estados Unidos), y APINDO (Indonesia).

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM (Francia); SPNI (Indonesia), y NUNW (Namibia).

*Respuestas negativas:* 44. Albania, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Canadá, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, India, Indonesia, Kazajstán, Líbano, Lituania, Malta, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* ANA y CPC (Chile); Armadores de Francia (Francia); INSA (Indonesia); NEF (Namibia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 6. Chile, Cuba, Hungría, Italia, Mauricio y Myanmar.

*Comentarios (por ejemplo sobre la naturaleza del problema)*

*Alemania.* El documento de identidad de la gente de mar no es suficiente para permitir la readmisión en Alemania. Las autoridades competentes requieren además el pasaporte alemán, un documento de viaje para los refugiados o los apátridas, o un permiso de residencia.

*VDR:* La organización de empleadores permanece neutral. Es absolutamente necesario que los Estados readmitan a los marinos, o sea, tanto a los nacionales como a los residentes permanentes a quienes han expedido el documento.

*Australia.* El documento de identidad de la gente de mar no permitirá por sí solo la entrada a Australia; los marinos australianos tienen la obligación de llevar además, el pasaporte. Si se

acuerda que el empleador o el Estado empleador puede expedir el documento de identidad, puede ser necesario considerar si la disposición propuesta es apropiada.

*Azerbaiyán.* El Gobierno señala que esta obligación plantea problemas. La Confederación Sindical opina lo contrario.

*Brasil.* Syndarma: Esta cuestión no debería tratarse en el marco del instrumento, pues los marinos son titulares de un pasaporte que garantiza su derecho de readmisión en el país expedidor.

*Bulgaria.* Los Estados deberían readmitir a los marinos a quienes han expedido documentos de identidad si son nacionales del país o residentes permanentes en él.

*Canadá.* Esto no será un problema, siempre que se cumplan todos los requisitos y que el funcionario competente pueda comprobar la identidad del titular, etc. Esta cuestión se relaciona también con el período de validez del documento. Canadá no está a favor de la disposición de «un año después de caducar»; una vez que un documento caduca, ya no debería ser válido ni aceptado.

*República Checa.* En relación con la legislación nacional, el requisito de readmisión plantea un problema, dado que sólo se autoriza mientras el documento siga siendo válido y esté registrado por la autoridad competente como documento de viaje.

*Chile.* En lo que se refiere al sistema de expedición de los documentos, no hay inconvenientes, siempre que se cumplan las normas legales para tal efecto.

CPC: No siempre que el marino tenga un permiso de residencia.

*Cuba.* Esta cuestión debe regularse según las características particulares de cada país.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Estados Unidos.* El documento de identidad sólo se expediría a personas que son legalmente residentes permanentes.

USCIB: Debería establecerse una clara distinción entre los marinos nacionales y los demás. Pese a que los refugiados y los apátridas reciben documentos, la violación de las leyes de inmigración, la seguridad nacional y otras cuestiones, pueden plantear problemas para la readmisión de los marinos no nacionales.

*Estonia.* El derecho de readmisión puede ser fuente de problemas para Estonia y otros países de la antigua Unión Soviética.

*Hungría.* En relación con su comentario a la pregunta A1, a), el Gobierno propone que la expedición del documento de identidad no se limite a los nacionales, y que se tomen en consideración las disposiciones del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores tiene una posición neutral sobre esta cuestión. Dado que los marinos pueden llevar su pasaporte, esta disposición no debería figurar en el instrumento.

Lega Pesca: Conviene preservar el derecho al trabajo y la libertad de movimientos de los ciudadanos, excepto en situaciones graves.

*Japón.* En el anteproyecto no se debería disponer que el documento de identidad de la gente de mar sólo pueda expedirse a nacionales, sino que debería expedirse también a los extranjeros que embarquen de conformidad con la legislación del Estado de que se trate. En este último caso, en virtud del derecho japonés, la readmisión en el Japón no está autorizada sin un nuevo permiso una vez que el marino extranjero haya dejado el país. A menos que la persona tenga un permiso de entradas múltiples, se requiere un nuevo permiso de entrada.

*Kuwait.* Podría plantearse un problema en caso de haber un excedente de marinos registrados en el país considerado.

*Liberia.* El Gobierno reitera su desacuerdo con el concepto de Estado de nacionalidad (los convenios de la OMI requieren claramente que el Estado de abanderamiento expida documentos de certificación a los no nacionales) y señala que no se necesita incluir esta cuestión en el instrumento.

*Nigeria.* Esta obligación es uno de los requisitos básicos del Convenio.

*Nueva Zelanda.* Sólo los nacionales deberían ser readmitidos por derecho.

*Países Bajos.* Esta solución no plantea problema alguno para el Gobierno. No obstante, debería tenerse en cuenta su respuesta a la pregunta A1, b) y c), a este respecto.

*Panamá.* Esta obligación no plantea problema alguno, siempre y cuando el status migratorio del marino lo permita.

*Qatar.* Debería mantenerse este principio, aun en los casos en que plantee problemas a la autoridad de expedición. Sin embargo, el país debería conservar el derecho de no expedir el documento.

*Reino Unido.* Esta obligación no plantea problema alguno siempre que, de perder validez la razón por la que se expidió el documento de identidad de la gente de mar se invalide inmediatamente este último.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: Las disposiciones del Convenio y la legislación nacional deberían observarse.

*Ucrania.* Sólo los nacionales del país considerado deberían tener derecho a ser readmitidos.

*FIA.* Es muy importante que los Estados parte en el instrumento readmitan a los marinos a quienes han expedido documentos de identidad si son nacionales o residentes permanentes. Sin embargo, la FIA no considera realmente necesario que esta cuestión se aborde en el nuevo instrumento.

### *Resumen de la Oficina*

El requisito de readmitir a titulares del documento de identidad de la gente de mar no plantea problema alguno para muchos Estados, siempre que los titulares sean nacionales y que la expedición del documento a otras personas sea potestativa.

## B4. DERECHO DEL MARINO A ENTRAR EN LOS TERRITORIOS EN QUE ESTÉ EN VIGOR EL CONVENIO

### *Admisión con fines de licencia temporal en tierra*

*¿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?* **P. B4, a)**

*Respuestas afirmativas:* 8. Australia, Egipto, España, Estados Unidos, Myanmar, Panamá, Qatar y República Árabe Siria.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos); APINDO (Indonesia), y KVNR (Países Bajos).

*Organizaciones de trabajadores:* SPNI (Indonesia), y NUNW (Namibia).

*Respuestas negativas:* 47. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Eritrea, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA (Chile); INSA (Indonesia); NEF (Namibia); KVNR (Países Bajos), y Cámara Marítima de Panamá (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); FILT-CGIL (Italia); APOM (Panamá); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 5. Alemania, Chile, Cuba, Italia y Grecia.

#### *Comentarios (por ejemplo sobre la naturaleza del problema)*

*Alemania.* La gente de mar puede entrar en el territorio alemán con un pasaporte válido y sin permiso de entrada a los efectos de la licencia en tierra (es decir, mientras el barco esté en el puerto y dentro de los límites de la ciudad portuaria). La obligación de visado, se mantiene para el caso de las visitas fuera de la ciudad portuaria. Por consiguiente, la mera posesión de un documento de identidad de gente de mar no garantiza el derecho de admisión. Además, los visados de entrada otorgados a los marinos deben ser costeados por éstos.

*Australia.* El documento de identidad de la gente de mar por sí solo no bastará para entrar en Australia. Se requerirá también un pasaporte.

*Brasil.* Syndarma: La organización de empleadores pide que las medidas de seguridad no entren en conflicto con las disposiciones relativas a los documento de identidad de la gente de mar (véase el artículo 6 del Convenio núm. 108), y permitan a los marinos prescindir de visado para entrar al territorio de otro Estado parte en el Convenio.

*Bulgaria.* Bulgaria es parte en el Convenio FAL de la OMI y en el Convenio núm. 108, los cuales prevén el derecho de la gente de mar a entrar en el territorio de un Estado Miembro sin necesidad de visado ya sea para una licencia en tierra, transitar para embarcar, o a efectos de su repatriación. Asimismo, Bulgaria ha celebrado cierto número de acuerdos bilaterales, en los que figura este principio.

*Canadá.* Canadá ha observado la existencia de gran número de casos de utilización fraudulenta de estos documentos. En virtud del párrafo 4 del artículo 6 del Convenio núm. 108, no es un «requisito» autorizar la entrada de un marino. Las personas autorizadas para entrar en Cana-

dá en calidad de miembros de una tripulación deben partir con el buque. Canadá conserva el derecho de imponer otras restricciones y negar «la licencia en tierra» en circunstancias específicas. No se plantean problemas, siempre y cuando se aplique el párrafo 4 del artículo 6 del Convenio.

*Chile.* En la práctica, las autoridades de inmigración aceptan el documento de identidad de la gente de mar a los efectos de la licencia en tierra.

ANA: Esto es parte del propósito del documento de identidad.

CPC: Existen problemas relacionados con el Estado de expedición.

*Costa Rica.* El Gobierno indica que esta obligación no plantea problemas pero que la Dirección General de Migraciones y Extranjería adopta la posición opuesta dado que Costa Rica impone restricciones de ingreso según la nacionalidad.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*España.* Puede necesitarse un visado.

*Estados Unidos.* La legislación de los Estados Unidos en materia de inmigración requiere que los marinos extranjeros sean titulares de un visado válido, a menos que los Servicios Nacionales de Inmigración y Naturalización (INS) dejen de aplicar este requisito. De conformidad con el Convenio FAL de la OMI los miembros de la tripulación no están obligados a tener un visado a los efectos de la licencia en tierra. El párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108 requiere que el Estado del puerto permita la entrada a los efectos de la licencia a tierra, pero no excluye expresamente la posibilidad de la exigencia de un visado en este caso. No obstante, el Gobierno apoya el principio según el cual el nuevo documento de identidad de la gente de mar con identificadores biométricos debería contener o facilitar el acceso electrónico directo a las informaciones necesarias para tramitar la solicitud de visado cuando corresponda. Convendría incorporar una disposición para reconocer el derecho soberano de todo Estado Miembro a realizar investigaciones adicionales si lo considera apropiado para su seguridad (véanse los comentarios a la pregunta B2, a)).

USCIB: Esta obligación plantea problemas. Si bien el documento debería apuntar a facilitar los movimientos de los marinos, la licencia en tierra no es un derecho ni se otorga automáticamente; el derecho de un país de admitir personas en su territorio es soberano. Pueden existir motivos legítimos por los cuales puede rechazarse la entrada en el país a titulares de visados válidos, como por ejemplo la seguridad nacional, enfermedades, cuestiones de inmigración, etc.

*Francia.* Convendría asimismo referirse al Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163) con arreglo al cual habrán de facilitarse medios y servicios a la gente de mar para bajar a tierra.

Armadores de Francia: La organización de empleadores observa que esta cuestión es importante para los armadores, y remite a los comentarios formulados por la FIA.

*Honduras.* El derecho a la licencia en tierra debería limitarse a la estada del buque en el país.

*India.* La revisión del documento de identidad de la gente de mar tiene por objeto facilitar el cumplimiento de los requisitos para la obtención del visado, así como resolver los problemas relativos a la seguridad.

*Indonesia.* INSA: La organización de empleadores señala que esta obligación no plantea problema alguno. Sería una ayuda para los marinos y los armadores.

*Italia.* Podrían aumentar los problemas relativos a la seguridad que incumben al Ministerio del Interior.

**CONFITARMA:** Es difícil ponerse de acuerdo sobre una interpretación del artículo 6 del Convenio núm. 108 que no excluya expresamente la exigencia de un visado para la gente de mar si se cumplen las disposiciones del párrafo 1 del artículo 6.

**Legia Pesca:** La organización no observa ningún problema.

*Japón.* En lo que respecta a la licencia en tierra de la gente de mar en virtud del artículo 6 del Convenio núm. 108, según la legislación nacional, las autoridades competentes tienen el derecho de impedir la entrada a determinadas personas a pesar de que sean titulares del documento de identidad de la gente de mar.

*Liberia.* La cuestión de la admisión a efectos de licencia en tierra plantea un problema para Liberia. En efecto, los marinos pasan largos períodos en el mar y la licencia en tierra es importante por razones de seguridad, médicas, operativas, recreativas y humanitarias.

*Nueva Zelanda.* Esta cuestión no plantea problemas, a reserva de las disposiciones nacionales en materia de seguridad o inmigración.

*Países Bajos.* La admisión a efectos de licencia temporal en tierra no es un problema, siempre y cuando la estancia en tierra se limite a la ciudad portuaria y a sus alrededores.

*Panamá.* El documento de identidad de la gente de mar sólo es un documento para navegar; las autoridades de inmigración autorizan la licencia en tierra de conformidad con la situación de inmigración del marino.

*Portugal.* Deberá mantenerse el derecho del Estado de expedición de negar la licencia en tierra por razones de orden público, de seguridad pública o de salud pública.

*Qatar.* La licencia en tierra debería otorgarse de conformidad con las normas de seguridad de los países de que se trate.

*Reino Unido.* Esta obligación no plantea problema alguno, siempre que se mantenga el párrafo 4 del artículo 6 del Convenio núm. 108.

*República Árabe Siria.* En virtud de la legislación nacional se necesita un visado a los efectos de la licencia en tierra.

*FIA.* Esta cuestión reviste fundamental importancia para los operadores navieros. El objetivo principal del documento de identidad de la gente de mar es ofrecer a los marinos un medio para evitar tener que solicitar visados para la licencia en tierra, el tránsito o la repatriación. A fin de facilitar el comercio internacional y el bienestar de la gente de mar, en el nuevo instrumento debería retenerse este principio fundamental y reconocerse la naturaleza particular del empleo de la gente de mar. En principio, si se adopta un nuevo instrumento y la gente de mar tiene documentos que cumplen los criterios acordados internacionalmente, no debería requerirse un visado a los efectos mencionados en el artículo 6 del Convenio núm. 108. Este principio debería estar claramente enunciado en el nuevo instrumento y, como mínimo, los principios contenidos en el artículo 6 del Convenio existente deberían preservarse. Sin embargo, se reconoce que una referencia explícita al hecho de que no se debería exigir que la gente de mar fuera titular de un visado a los efectos de la licencia en tierra impediría probablemente la ratificación del nuevo instrumento por parte de los principales Estados portuarios. Por consiguiente, difícilmente puede la FIA estar de acuerdo con la interpretación según la cual el artículo 6 del Convenio no excluye explícitamente la posibilidad de que la autorización de entrada pueda otorgarse mediante un visado, siempre y cuando se cumplan las disposiciones del párrafo 1 del artículo 6, amén de otras condiciones.

*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:* **P. B4, b)**

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?*

*Respuestas afirmativas:* 28. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Finlandia, Kazajstán, Líbano, Liberia, Malta, Myanmar, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Polonia, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá), y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania).

*Respuestas negativas:* 24. Azerbaiyán, República Checa, China, Dinamarca, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Lituania, Nicaragua, Noruega, Perú, Portugal, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organización de empleadores:* NEF (Namibia).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM (Francia); FILT-CGIL (Italia); BNS (Rumania), Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 8. Alemania, Canadá, Chile, Cuba, España, Mauricio, Namibia y Nigeria.

#### Comentarios

*Alemania.* Véanse los comentarios relativos a la pregunta B4, a).

VDR: La organización de empleadores considera que la exigencia es compatible, pero con las mismas reservas que las expresadas por la FIA.

Brasil. CONTTMAF: Los cambios no deben entrañar un gasto para los marinos y la admisión de un marino en otro Estado en condiciones distintas de las antes mencionadas debería ajustarse a la legislación nacional.

Syndarma: La organización de empleadores considera compatible la exigencia del visado si en el instrumento se vela por que su expedición sea rápida y no suponga costo alguno para la gente de mar.

*Bulgaria.* El principio según el cual los visados deberían otorgarse rápidamente y sin que ello entrañe un gasto para los marinos debe preverse claramente en el nuevo instrumento.

*Canadá.* No se expiden documentos especiales a la gente de mar que entra en Canadá como visitante mientras esté con licencia en tierra. La «licencia en tierra» puede negarse en circunstancias particulares.

CLC: Esta exigencia estaría en total contradicción con lo dispuesto en el Convenio FAL de la OMI (artículo 3.45).

*Chile.* En la práctica, el Departamento de Inmigración utiliza un permiso temporal de admisión al territorio (short pass) que se otorga exclusivamente durante la permanencia en puerto.

*Costa Rica.* CTRN: Esta exigencia no es compatible por las razones expuestas por el CLC de Canadá.

*Cuba.* Cada país debe regular esta cuestión.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Ecuador.* Esto evitaría que los marinos se quedaran más tiempo y ejercieran otras actividades en forma ilegal.

*Egipto.* Debería exigirse visado en circunstancias especiales.

*Estados Unidos.* En los Estados Unidos las exigencias en materia de visado se basan en factores adicionales distintos de los que se requieren para expedir el documento de identidad de la gente de mar, entre los cuales figuran varios impedimentos, como un estado físico insatisfactorio, antecedentes penales o la no superación de una investigación de seguridad.

USCIB: La circulación de la gente de mar podría facilitarse mediante un único visado y un único procedimiento de obtención de visado.

*Estonia.* Los sindicatos están en desacuerdo.

*Filipinas.* En el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio núm. 108 no se menciona exigencia alguna. El mero requisito de que la gente de mar tenga un documento de identidad válido debería ser suficiente para que cada Miembro conceda un permiso de entrada. Todo Miembro puede negar la licencia temporal en tierra en virtud del párrafo 4 del artículo 6.

*Francia.* En virtud de las disposiciones del Convenio FAL de la OMI no se exige un visado. El término «rápidamente» debería interpretarse como «lo antes posible».

Armadores de Francia: La organización de empleadores está de acuerdo, a reserva de las condiciones mencionadas respecto de la pregunta B4, a).

FNSM: La organización de trabajadores no considera compatible esta exigencia.

*Grecia.* Esta cuestión está reglamentada por el Convenio FAL de la OMI (párrafos 3.45-3.47) ratificado por Grecia. Las autoridades griegas no exigen visado para la licencia temporal en tierra.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo, con sujeción a importantes condiciones, y apoya los comentarios formulados por la FIA, entre los cuales figura la propuesta de enmienda del artículo 7 del anteproyecto.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores no considera esta exigencia compatible por las mismas razones que el CLC de Canadá y la CTRN de Costa Rica.

Legia Pesca: La exigencia de un visado es compatible, siempre que las modalidades de entrada sean claras e idénticas para todos los países ratificantes.

*Japón.* La obtención de un visado impone al menos una molestia física para el marino y, por lo que su tramitación no debería ser necesaria a los efectos de la licencia en tierra, siempre

que las exigencias en materia de identificación sean más estrictas. Por consiguiente, debería limitarse la exigencia de un visado para bajar a tierra.

*Liberia.* Es importante que en el nuevo instrumento se prevea en este caso la expedición de visados a la gente de mar. Dichos visados deberían ser concedidos rápidamente y sin costos.

*Nicaragua.* La exigencia de un visado representaría un retroceso.

*Nigeria.* La exigencia de un visado no será compatible, a menos que se adopte por una mayoría de dos tercios de los votos en la Conferencia Internacional del Trabajo, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 del anteproyecto.

*Noruega.* Noruega prefiere que no se agregue un visado al documento de identidad. Sin embargo, si bien ciertos Estados Miembros consideran oportuno retener la opción de la expedición de un visado, esto debería hacerse conforme a las pautas propuestas en el cuestionario de la OIT.

*Países Bajos.* La exigencia de un visado sería aceptable, pero éstos no se deberían expedir gratuitamente.

*KVNR:* Podría considerarse compatible la exigencia de un visado con el artículo 6 del Convenio núm. 108 por las razones señaladas por la FIA.

*Panamá.* El Gobierno está de acuerdo con referencia a su comentario relativo a la pregunta B4, a).

*Perú.* No debería haber exigencias adicionales.

*Portugal.* Portugal no requiere un visado a los efectos de la licencia en tierra.

*Reino Unido.* Convendría referirse a esta exigencia como a un «permiso de entrada» en lugar de un visado.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores considera la exigencia de un visado contraria a las disposiciones del Convenio FAL de la OMI.

*FIA.* La FIA está de acuerdo con la solución propuesta, con sujeción a una serie de condiciones importantes. La exigencia de un visado podría considerarse compatible con el artículo 6 del Convenio núm. 108, siempre que se incorpore en el nuevo instrumento el principio según el cual los visados deben concederse rápidamente y sin que ello entrañe un gasto para los marinos al llegar al puerto. Asimismo, en el instrumento se debería disponer que los visados deberían concederse rápidamente y sin costos, en cumplimiento del propósito especificado en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio. La FIA propone que se modifique el texto del instrumento propuesto (tal vez como párrafo 2bis del artículo 7 del anteproyecto) de la siguiente manera:

*«Independientemente de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio, y sin perjuicio de toda otra obligación internacional, los Miembros sólo podrán exigir que los titulares del documento de identidad de la gente de mar obtengan un visado cuando: i) se expidan visados a todos los titulares del documento de identidad de la gente de mar que soliciten la entrada a efectos de:*

- *la licencia temporal en tierra;*
- *embarco en un buque;*
- *reembarco en otro buque;*
- *tránsito para el embarco en un buque en otro país, o*
- *repatriación,*

a menos que existan motivos claros para dudar de la buena fe del marino en determinadas circunstancias, con arreglo al párrafo 4 del artículo 6;

- ii) la solicitud de visado, a los efectos antes mencionados, puedan formularla los titulares del documento de identidad de gente de mar ya sea inmediatamente antes de llegar al territorio del Estado Miembro, o una vez que estén en dicho territorio;
- iii) los visados se concedan rápidamente y sin costo».

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

*Respuestas afirmativas:* 23. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Costa Rica, Ecuador, Eritrea, Indonesia, Kazajstán, Liberia, Myanmar, Namibia, Nueva Zelandia, Panamá, Polonia, Qatar, República Arabe Siria, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil), ANA (Chile), Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* SPNI (Indonesia); NUNW (Namibia), y APOM (Panamá).

*Respuestas negativas:* 14. Australia, China, Estados Unidos, Francia, Honduras, India, Japón, Líbano, Lituania, Mauricio, Perú, Portugal, Rumania y República Unida de Tanzania.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FILT-CGIL (Italia); BNS y Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 23. Alemania, Canadá, Chile, Croacia, Cuba, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Hungría, Italia, Malta, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Federación de Rusia y Suriname.

#### *Comentarios*

*Alemania.* Véanse los comentarios relativos a la pregunta B4, a).

VDR: La organización de empleadores está de acuerdo, si bien formula ciertas reservas. Apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Australia.* La solución propuesta no impide que se exija un pasaporte a la entrada del territorio australiano. La gente de mar que entre en Australia deberá ser titular de un visado especial cuando forme parte de una tripulación a bordo de un buque no militar. Estos visados se expedirán por vía legal, sin que medie solicitud o decisión. Serán gratuitos. Se remite asimismo a los comentarios de Australia relativos a la pregunta B4, a).

*Brasil.* Syndarma: La organización de empleadores remite al comentario formulado en relación a la pregunta B4, b), i).

*Bulgaria.* La propuesta es aceptable, siempre que se mencionen específicamente las circunstancias que permiten la expedición de un visado.

*Canadá.* No hay objeciones, siempre que los Estados conserven el derecho de exigir visados a las personas que se propongan entrar en el país como marinos; el derecho de exigir y examinar toda documentación, incluidos los pasaportes, a fin de confirmar la identidad y la buena fe, y de conceder o negar la entrada.

CLC: La solución propuesta entrará en conflicto con las obligaciones de los Estados Miembros previstas en el Convenio FAL de la OMI.

*República Checa.* Gracias a este entendimiento se podrían resolver los problemas relativos a la admisión a efectos de licencia temporal en tierra, habida cuenta de que la legislación de los Estados Unidos requiere un visado para la licencia en tierra en los puertos de los Estados Unidos.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores apoya los comentarios formulados por la FIA.

*Ecuador.* Esto aclararía cualquier tipo de confusión.

*Estados Unidos.* Esto no resolverá el problema, dado que las exigencias de admisión son diferentes de las impuestas para obtener el documento de identidad de la gente de mar. Además, el visado debe obtenerse en un consulado o una embajada de los Estados Unidos.

USCIB: La organización de empleadores subraya que la exigencia del visado debería establecerse con precisión en el instrumento.

*Francia.* En tanto que miembro de la Unión Europea, Francia debe someterse a la aplicación del denominado «acervo de Schengen» (Acquis de Schengen), en particular a las disposiciones del convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen.

*Grecia.* Se remite a los comentarios relativos a la pregunta B4, b), i).

*Honduras.* Véanse los comentarios relativos a la pregunta B4, b), i).

*India.* En el nuevo documento se debería eximir a la gente de mar de la obligación de tener visado, y facilitar los movimientos de los trabajadores.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo, con sujeción a ciertas condiciones. Apoya los comentarios formulados por la FIA.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores se opone por las mismas razones que el CLC de Canadá.

*Japón.* Véase la respuesta a la pregunta B4, b), i).

*Nigeria.* Todas las partes interesadas deberían ser debidamente informadas y estar de acuerdo respecto de esta cuestión.

*Portugal.* La propuesta no es aceptable. Existen procedimientos diferentes en varios Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 108, en lo que respecta a la posible exención de la obligación de tener visado, y a la expedición de permisos a los efectos de la licencia en tierra.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: La organización de trabajadores está en desacuerdo por la misma razón que el CLC de Canadá y la FILT-CGIL de Italia.

*FIA.* La organización de empleadores puede aceptar un entendimiento en ese sentido, siempre que en el nuevo instrumento se determinen de manera específica las circunstancias en las cuales pueda expedirse un visado.

### *Admisión para otros fines*

**P. 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?*

*Respuestas afirmativas:* 16. Australia, Bulgaria, Canadá, Costa Rica, Dinamarca, Estados Unidos, Honduras, Indonesia, Japón, Myanmar, Nicaragua, Nueva Zelandia, Panamá, Portugal, Qatar y Federación de Rusia.

*Organizaciones de trabajadores:* FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia), y NUNW (Namibia).

*Respuestas negativas:* 38. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Azerbaiyán, Bélgica, República Checa, China, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Kazajistán, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de trabajadores:* FILT-CGIL (Italia); APOM (Panamá); Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Organizaciones de empleadores:* NEF (Namibia), y CMP (Panamá).

*Otras respuestas:* 6. Alemania, Chile, Cuba, Italia, Mauricio y Namibia.

### *Comentarios (por ejemplo, sobre la naturaleza del problema)*

*Alemania.* Véase el comentario a la pregunta B4, a).

VDR: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Australia.* El Gobierno se remite a su respuesta a la pregunta B4, b).

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores se remite a su comentario a la pregunta B4, b).

*Syndarma:* La organización de empleadores recalca que esta cuestión reviste suma importancia para los armadores y se remite a su comentario a la pregunta B4, b), i).

*Bulgaria.* Podrían surgir problemas en caso de repatriación o embarque de marinos procedentes de determinados países.

*Canadá.* No se plantean problemas, mientras se entienda que los Estados tienen derecho a imponer requisitos de visado a las personas que deseen entrar o transitar en sus territorios con documentos de identidad de la gente de mar, y a denegar la entrada o imponer otras restricciones.

*Chile.* Se plantea el problema de que para este tipo de actividades, especialmente de ingreso o salida del país, se pide específicamente el Pasaporte.

*Costa Rica.* El Gobierno está de acuerdo, pero no lo está la Dirección General de Migración y Extranjería.

*Cuba.* Cada país debe regular esta cuestión.

*Dinamarca.* Si el marino es nacional de un país a cuyos ciudadanos se exige un visado para viajar a Dinamarca, el marino debe ser portador de un visado.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Estados Unidos.* Se remite a sus comentarios a las preguntas B4, a) y B4, b).

*Francia.* No se plantea problema alguno, aunque se expresa una reserva respecto de los reglamentos de la CE y de la legislación nacional, en particular acerca de la posibilidad de denegar la admisión en casos excepcionales.

*SNPOMM, FOMM y SNCNMM:* Puede plantearse un problema en relación con la capacidad para verificar su observancia.

*Honduras.* Se remite a los comentarios a la pregunta B4, b), i).

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización no considera que se planteen problemas.

*Japón.* De conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio, aunque no queda clara la definición del término «pasaje en tránsito», en el Japón el portador del documento de identidad de la gente de mar no está autorizado a tener licencia en tierra a menos que esté de servicio. Si no se equiparan con una licencia en tierra las situaciones en que un marino visita el Japón en calidad de pasajero de una línea aérea, está en tránsito en el país para embarcarse en un buque ubicado en otro país y abandona el Japón también por vía aérea, o está de paso en el Japón para su repatriación. La obligación de permitir la entrada para conceder licencia en tierra en esos casos plantearía un problema al Japón.

*Nicaragua.* Esta obligación, en las condiciones antes mencionadas, plantea un problema ya que desvirtuaría los fines del documento de identidad y conllevaría retrasos para los marinos.

*Nigeria.* Esta obligación no plantea problema alguno, siempre que los miembros actúen de conformidad con las condiciones estipuladas.

*Nueva Zelandia.* La tripulación está autorizada a los efectos de entrada y salida cuando está a bordo del mismo buque, pero no lo está para el embarco en un buque o para el tránsito con el propósito de reembarco en otro buque.

*Países Bajos.* Esos requisitos no plantean problemas, aunque seguirán requiriéndose pasaportes y visados.

*Panamá.* Se remite a su comentario a la pregunta B4, a).

*Portugal.* Se plantean problemas debido a los distintos procedimientos de expedición mencionados en el comentario a la pregunta B4, b), ii).

*Rumania.* BNS: Esta obligación limita y complica el movimiento de los marinos.

*Suriname.* Esta obligación no plantea problema alguno, siempre que se respeten las prescripciones en materia de visado para el tránsito.

*FIA.* Esta cuestión reviste suma importancia para los armadores. Deberían tenerse en consideración las respuestas de la FIA a las preguntas B4, a) y B4, b).

**P. 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?*

*Respuestas afirmativas:* 48. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Respuestas negativas:* 5. Croacia, Francia, Países Bajos, Federación de Rusia y Uruguay.

*Otras respuestas:* 7. Alemania, Chile, Cuba, Honduras, Liberia, Nueva Zelanda y Suriname.

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

*Respuestas afirmativas:* 45. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Respuestas negativas:* 6. Azerbaiyán, Croacia, Francia, Nicaragua, Polonia y Uruguay.

*Otras respuestas:* 9. Alemania, Chile, Cuba, Egipto, Honduras, Liberia, Namibia, Nueva Zelanda y Suriname.

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

— *Denegación de tránsito para embarcarse en su buque en otro país:*

*Respuestas afirmativas:* 44. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria y República Unida de Tanzania.

*Respuestas negativas:* 8. Azerbaiyán, Croacia, Eritrea, Francia, Nicaragua, Polonia, Ucrania y Uruguay.

*Otras respuestas:* 8. Alemania, Chile, Cuba, Egipto, Honduras, Liberia, Nueva Zelanda y Suriname.

— *Para su repatriación:*

*Respuestas afirmativas:* 44. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bulgaria, Canadá, China, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Líbano, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria y República Unida de Tanzania.

*Respuestas negativas:* 7. Azerbaiyán, República Checa, Croacia, Eritrea, Polonia, Ucrania y Uruguay.

*Otras respuestas:* 9. Alemania, Chile, Cuba, Egipto, Honduras, Liberia, Nicaragua, Nueva Zelanda y Suriname.

— *¿Otras consecuencias?*

*Comentarios*

*Alemania.* Véase el comentario a la pregunta B4, a).

VDR: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA y la enmienda propuesta al anteproyecto.

*Argelia.* Debería preverse una excepción en caso de evacuación médica por motivos humanitarios.

*Argentina.* En caso de tránsito para la repatriación hay consecuencias adicionales.

*Australia.* Según la información recibida, los marinos pueden ser arrestados o multados en algunos países, pero no en Australia.

*Azerbaiján.* El Gobierno sólo está de acuerdo con la primera consecuencia (denegación de la licencia temporal en tierra) pero en desacuerdo con las tres restantes. La Confederación de Sindicatos está en desacuerdo respecto de todas las consecuencias, y estima que debería otorgarse la licencia si el marino dispone de documentos que acrediten su empleo en un buque determinado, que está procediendo al embarque en su buque, o que está en tránsito para embarcarse en su buque.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores se mantiene neutral pero considera que, por motivos de seguridad, los marinos que no sean portadores de un documento de identidad no deberían ser autorizados a gozar de licencia en tierra. En esos casos, la autoridad competente debería adoptar procedimientos para determinar que el marino está cualificado para ejercer sus funciones y, de ser pertinente, disponer su repatriación o autorizarle a permanecer a bordo.

Syndarma: La organización de empleadores respalda el comentario de la FIA.

*Canadá.* El Gobierno propone la posible detención y expulsión del barco o la persona de que se trate.

*Chile.* En caso de llegar sin su documentación, se debería verificar la idoneidad profesional del marino con la administración que le otorgó su título. Para efectos de identidad, podría ser sometido a procedimientos policiales de identificación por parte de las autoridades de inmigración.

ANA: La organización de empleadores está en desacuerdo con todas las consecuencias propuestas. El marino puede tener otros documentos, como pasaporte y visado, si es requerido.

CPC: La organización de empleadores conviene en todas las consecuencias y agrega que el marino no podría bajar a tierra, salvo para ser expulsado por indocumentado.

*Cuba.* Las medidas propuestas podrían entrar en contradicción con las disposiciones nacionales.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Egipto.* El consulado del Estado expedidor debería estar en condiciones de prorrogar el período de validez del documento por seis meses adicionales, de conformidad con la legislación nacional.

*Estados Unidos.* El Gobierno supone que el marino que no sea portador de un documento válido probablemente no podrá obtener un visado o un pasaporte válido. El hecho de que no pueda obtener esos documentos supondrá la denegación de la entrada.

USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo respecto a todas las consecuencias.

*Filipinas.* También se menciona la consecuencia de la expulsión, de existir un riesgo para la seguridad.

*Finlandia.* Una respuesta afirmativa a todos los apartados de la pregunta B4, d) queda supeditada a la condición de que no puedan presentarse otros documentos (por ejemplo, pasaportes nacionales).

*Francia.* Este aspecto debería dejarse a la discreción de cada Miembro, a reserva de la posibilidad de que los marinos presenten otros documentos, en particular el pasaporte.

FNSM: La organización de trabajadores acepta todas las propuestas.

Armadores de Francia: La organización de empleadores se remite a los comentarios de la FIA sobre esas cuestiones.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: Las organizaciones de trabajadores señalan que si el documento de identidad es obligatorio, el marino debe ser portador del mismo.

*Honduras.* El Gobierno se remite a sus comentarios a la pregunta B4, b), i).

*Hungría.* El Gobierno responde afirmativamente a todas las preguntas y alega que las consecuencias son similares a las de un caso de documento de identidad sin validez.

*India.* La persona que no sea portadora del documento de identidad de la gente de mar no se considerará efectivamente un marino.

*Indonesia.* APINDO: La organización de empleadores está de acuerdo con la primera consecuencia (denegación de la licencia en tierra), pero en desacuerdo con las restantes.

INSA: La organización de empleadores está de acuerdo con todas estas consecuencias mencionadas y señala además la posible detención por la autoridad local.

SPNI: La organización de trabajadores no está de acuerdo con ninguna de las consecuencias mencionadas.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA, incluso la enmienda propuesta al artículo 7 del anteproyecto.

FILT-CGIL: La organización de trabajadores está de acuerdo con todas las propuestas.

Legia Pesca: La organización señala que debe permitirse el tránsito por el país si se demuestra la identidad de los trabajadores.

*Liberia.* El Gobierno considera que las consecuencias que entraña la carencia de un documento de identidad válido dependen de la política del Estado del puerto de que se trate. El nuevo instrumento no debería pronunciarse sobre las consecuencias del hecho de que un marino no sea portador de un documento de identidad, y sólo debería indicar que por este motivo el buque no debería ser retenido en virtud de las disposiciones de control del Estado rector del puerto.

*Namibia.* NEF: La organización de empleadores está de acuerdo con todas estas propuestas antes mencionadas, cuando el marino no lleve consigo un pasaporte o visado válidos para entrar en el país de que se trate.

NUNW: La organización de trabajadores está de acuerdo con el primer punto (denegación de la licencia en tierra), pero en desacuerdo con los restantes.

*Nicaragua.* La licencia en tierra se deniega cuando el marino no es portador de un documento de identidad de la gente de mar ni de un pasaporte válido. Respecto de los apartados 2) y 3), será necesario tomar medidas de control para dar cumplimiento a la razón de su reembarco.

*Nueva Zelandia.* Si el Estado Miembro no puede verificar la identidad de los marinos, no está obligado a autorizar la licencia en tierra o el reembarco en otro buque. La elaboración de directrices aplicables a tales situaciones quedará a discreción de cada Miembro.

*Países Bajos.* El Gobierno conviene en las propuestas que figuran en la pregunta B4, d) a reserva de que el marino sea portador de un pasaporte válido y cumpla todos los restantes requisitos de entrada.

KVNR: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA, incluida la enmienda propuesta al anteproyecto.

*Panamá.* En cuanto al tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación, no se debe confundir el certificado de competencia del marino con el pasaporte. En caso de que el marino no sea portador de un documento de identidad válido, deberá realizar todas las gestiones pertinentes ante la autoridad expedidora, y el armador colocar en su posición a otro marino portador de documentos de identidad válidos.

CMP: Cuando los marinos no son portadores de documentos de identidad válidos, la organización de empleadores les pide que consigan un visado para tránsito.

APOM: La organización de trabajadores está de acuerdo con todas las consecuencias propuestas.

*Portugal.* Cuando el documento caduque, se debería procurar, junto con la misión diplomática del país del que sea nacional el titular, prorrogar su período de validez, o expedir uno nuevo.

*Reino Unido.* El Gobierno está de acuerdo respecto a todas las consecuencias, si el interesado no es portador de otra documentación convincente. Todo intento de desembarcar de un buque sin ser portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, o de otra documentación satisfactoria, será sancionado con una multa.

*Rumania.* Asociación de Armadores de Rumania: La organización de empleadores está de acuerdo con la primera consecuencia (denegación de la licencia en tierra).

BNS: La organización de trabajadores está de acuerdo con todas las consecuencias.

Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumania: La organización de trabajadores, en principio, está de acuerdo con todas las cuestiones, pero propone que durante un período de transición el hecho de no ser portador de un documento válido expedido en el marco del nuevo instrumento no entrañe consecuencia alguna.

*Federación de Rusia.* Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo: La organización de trabajadores está de acuerdo respecto a todas las consecuencias.

*República Árabe Siria.* Si un marino no es portador de un pasaporte marítimo, deberían admitirse las consecuencias antes enumeradas.

*Suriname.* Los Estados Miembros deberían estar facultados para decidir en función de su legislación nacional a este respecto. Debería concederse el derecho a solicitar la admisión o el tránsito, de ser necesario, y no debería considerarse ilegal.

*República Unida de Tanzania.* Una posible consecuencia podría ser la detención por las autoridades de un Estado, en espera de la verificación de la identidad de los marinos.

*Uruguay.* El Gobierno está en desacuerdo con todas las consecuencias. Habría que verificar con la autoridad que le expidió el documento de identidad si el tripulante es verdaderamente un marino.

*FIA.* Las consecuencias del hecho de que los marinos no sean portadores de documentos de identidad válidos en un puerto extranjero dependerán de la política del Estado del puerto de que se trate, y de que éste sea parte en la sección pertinente del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL) de la OMI. Si en el caso de las nacionalidades de los marinos en cuestión no se suele exigir un visado, evidentemente debería permitirse la entrada a los efectos de licencia en tierra y de tránsito. Ese procedimiento también sería aplicable a los marinos interesados que fueran portadores de visados válidos. En principio, sería conveniente que todo marino estuviera en posesión de su documento de identidad expedido de conformidad con el nuevo instrumento. No obstante, algunos países tal vez opten por no ser

parte en un nuevo instrumento. De no presentarse los documentos requeridos, la autorización de entrada debería quedar a discreción de los Estados portuarios exclusivamente sobre la base de los pasaportes, con o sin visados, según proceda en función de la nacionalidad del marino. También tendría que existir la posibilidad de otorgar el derecho de entrada a marinos portadores de documentos expedidos de conformidad con el Convenio existente. Además, aunque los Estados rectores de puertos decidan negar la entrada a marinos que no sean portadores de documentos de identidad, el nuevo instrumento debería indicar claramente que el hecho de no ser portador de un documento de identidad de la gente de mar no debería ser motivo para que el servicio de control del Estado rector del puerto proceda a su detención. Se propone incluir el texto siguiente en el instrumento, tal vez como penúltimo párrafo del artículo 7: «Cuando un marino embarcado en un buque que visita el territorio de un Miembro no esté en posesión de un documento de identidad de la gente de mar válido, expedido de conformidad con las disposiciones del presente Protocolo, esta carencia no se interpretará como una deficiencia de la seguridad del buque, ni de la protección de su tripulación, y no justificará la detención por el servicio de control del Estado del puerto».

### *Resumen de la Oficina*

La exigencia de admitir a los portadores de un documento de identidad de la gente de mar para que disfruten su licencia en tierra no parece ofrecer dificultades para la mayoría de los Estados, aunque algunos Estados exigirían también un pasaporte, así como la obtención de un visado que podría agilizarse si la información necesaria figurase en el documento de identidad.

Una pequeña mayoría respondió que la pronta concesión de un visado sin cargo alguno a los efectos de licencia en tierra, previa su solicitud tras la llegada de un marino a puerto, debería bastar para cumplir el párrafo 4 del artículo 6 del Convenio núm. 108. Algunos países no se mostraron de acuerdo porque la concesión de una licencia temporal en tierra no debería estar supeditada a la obtención de un visado. Otros señalaron que los trámites necesarios para esta obtención requerían más información de la que figura en la tarjeta de identidad. En este caso, se propuso entonces sustituir el término «visado» para la locución «licencia de entrada». Unos pocos Estados no consideraron que los problemas mencionados en la pregunta B4, a) pudieran resolverse con el mero entendimiento de que una admisión rápida a efectos de licencia en tierra, previa presentación de un «visado» u obtención de una «licencia de entrada», sería compatible con el párrafo 8 del artículo 6 del Convenio núm. 108.

Aunque la mayoría de los países no señaló problema alguno, muchos desearían reservarse el derecho de rechazar, por los motivos indicados, la admisión en determinados casos, como por ejemplo, el tránsito, el embarco o el desembarco.

En el caso de los marinos que no llevan tarjeta de identidad válida, la mayoría de Estados rechazan la licencia en tierra, la entrada que tenga por fin el embarco en su buque o el reembarco en otro buque, así como el tránsito para embarcarse en su buque en otro país, o para su repatriación.

B5. DERECHO GENERAL A QUE SE RECONOZCA EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD  
DE LA GENTE DE MAR

**P. 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. (Véase artículo 7.1 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 56. Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Sindicato de Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Respuestas negativas:* 3. Canadá, Finlandia y Nueva Zelanda.

*Otras respuestas:* 2. Cuba y Nigeria.

### Comentarios

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo con el comentario de la FIA y lo respalda.

*Australia.* El Gobierno considera que el principal, si no el único, propósito de los documentos de identidad de la gente de mar es «confirmar que el portador es efectivamente un marino». Para que los Estados portuarios acepten esos documentos es preciso establecer un riguroso proceso que garantice la validez de la alegación y tienen que presentarse las pruebas correspondientes para demostrar que el portador del documento de identidad es efectivamente un miembro de buena fe de una tripulación determinada. El documento de identidad de la gente de mar, tal como está previsto en el cuestionario de la OIT, no acredita el empleo, sino la

identidad. En Australia, ese documento no garantizará la autorización de los servicios de inmigración. El marino tendrá que presentar de todos modos un pasaporte.

*Brasil.* CONTTMAF: Debería preservarse el principio de la buena fe, excepto cuando haya pruebas de irregularidades.

Syndarma: La organización de empleadores está de acuerdo a reserva de las condiciones mencionadas en las preguntas B4, b), i) y B4, d).

*Canadá.* Debería concederse a los Estados la prerrogativa de someter a un riguroso control a los portadores de esos documentos para confirmar que sean efectivamente marinos. Incumbe al hombre o la mujer que solicita la entrada convencer a las autoridades respecto de su identidad y de los motivos que justifican su entrada. Los Estados también deberían poder tener en cuenta las situaciones en que se han puesto en tela de juicio los documentos expedidos por un Estado determinado (por ejemplo, cuando se aplican procedimientos o normas de expedición que no garantizan la seguridad). La prerrogativa de someter a un riguroso control a los portadores de documentos de identidad de gente de mar debería agregarse al párrafo 1) del artículo 7 del anteproyecto.

CLC: Esta es la prueba normal para el reconocimiento de los distintos certificados y documentos que está obligado a llevar un buque así como de los certificados de competencia profesional de los marinos.

*Chile.* El Gobierno está de acuerdo sólo para los efectos de acreditar su condición de marino en relación con la seguridad del buque.

*Cuba.* Esto debería quedar en el marco de las disposiciones nacionales.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores respalda los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Todo Miembro que ratifique el instrumento debe acogerse estrictamente a los parámetros estipulados en el mismo.

*Estados Unidos.* El Gobierno recuerda que la ley de inmigración de los Estados Unidos no concede a quienes son efectivamente marinos una condición especial, ni una exención respecto de los trámites de visado. Su respuesta supone que los Estados Miembros aceptan la definición de lo que constituye un documento de identidad acordado, y que otros documentos podrían perder su validez si no se respetan estrictamente las bases de datos y los procedimientos de control. Este enfoque es compatible con la aceptación por los Estados Unidos de los certificados STCW y de otros certificados basados en la normativa de la OMI, como prueba *prima facie* del cumplimiento en caso de no existir otros motivos para dudar de la validez.

*Finlandia.* No es necesario incluir esta disposición.

*Honduras.* El Gobierno está de acuerdo y señala que, en caso de duda, podrían verificarse los datos.

*India.* La inclusión de este principio impedirá la acción unilateral de los Estados Miembros.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores respalda en lo sustancial los comentarios de la FIA: El párrafo 1 del artículo 7 del anteproyecto es aceptable en general, aunque habría que tomar en consideración las opiniones expresadas en las respuestas a las preguntas B4, a), B4, b) y B4, c).

FILT-CGIL: La organización de trabajadores está de acuerdo por el motivo ya señalado por CLC (Canadá).

Lega Pesca: La organización está en desacuerdo. En este caso, no está justificado un rechazo, a menos que se sepa que la persona es delincuente en el país de que se trate.

*Japón.* Como el propósito del documento de identidad de la gente de mar es confirmar la condición del portador, no procede reglamentar esta cuestión, pues la naturaleza del propio documento de identidad conlleva la prescripción. Como esos principios generales no afectan la aplicación del párrafo 4 del artículo 6 del Convenio, núm. 108, el Japón no opone objeción alguna a la propuesta.

*Nueva Zelandia.* En caso de duda respecto de la legitimidad del documento del marino, o de sus verdaderas intenciones, las autoridades del puerto deberían estar autorizadas a proseguir la investigación antes de aceptar el documento.

*Reino Unido.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que los «motivos claros para dudar» queden definidos por el Estado rector del puerto y se tengan en cuenta las disposiciones del párrafo 4 del artículo 6 del Convenio existente.

*Suriname.* Organización Sindical Progresista: Existen disposiciones similares sobre el reconocimiento del certificado de competencia de los marinos y de los distintos certificados del buque.

*FIA.* El párrafo 1 del artículo 7 del anteproyecto es aceptable en general. No obstante, también deberían tenerse en cuenta las opiniones expresadas a las respuestas de las preguntas B4, a), B4, b) y B4, c). En particular, por los motivos expuestos en la respuesta a la pregunta B4, b), debería incorporarse un texto adicional al artículo 7 del anteproyecto para aclarar las obligaciones de los Estados rectores de puertos respecto de la autorización de la entrada de marinos portadores de documentos de identidad válidos.

### *Resumen de la Oficina*

Los Estados coincidieron en general en la conveniencia de que los Estados acepten que los portadores de documentos de identidad de la gente de mar son efectivamente marinos. Algunos países consideraron que los Estados deberían reservarse el derecho de someter a un riguroso control a los portadores, sobre todo si hubiere motivos para dudar de la buena fe de un marino en particular. Determinados Estados quisieran disponer de datos que permitan determinar en qué buque están embarcados los marinos.

## **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. Puede considerarse 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 trate. 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.

### *Comentarios*

*Australia.* Debería tratarse de un Convenio de revisión y no de un protocolo al Convenio núm. 108. La entrada en vigor del nuevo instrumento debería cerrar el Convenio núm. 108 a

posteriores ratificaciones. Un nuevo Convenio y un nuevo número de Convenio reforzarían el mensaje de que hay nuevas normas. También sería aconsejable estudiar si en el Preámbulo del nuevo instrumento debería exponerse la razón que ha motivado la revisión, es decir, la necesidad de «una seguridad marítima mayor».

Los siguientes Estados y organizaciones también han apoyado la adopción de un nuevo instrumento de revisión: Liberia y FIA.

#### 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 cumplir el documento de identidad de manera que se incluyan 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 tipo 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 el prescribir la inscripción en el documento de identidad de indicaciones no previstas (artículo 4, párrafos 6 y 7).

*En el nuevo instrumento deberían incorporarse, 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 detectable, así como los requisitos relativos a su contenido. (Véanse los artículos 4.1 y 4.4 del anteproyecto.)*

P. C1

*Respuestas afirmativas:* 59. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Canadá, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO e INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Organización de Trabajadores de la Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM, y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS, y Organización Libre de Trabaja-

dores de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Otras respuestas:* 2. Alemania y Cuba.

### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores está de acuerdo con los comentarios de la FIA.

*Australia.* En el nuevo instrumento deberían incluirse las disposiciones básicas del Convenio núm. 108, a fin de permitir a las partes en este Convenio la expedición de un nuevo documento de identidad para la gente de mar tan pronto como sea posible.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores expresa su acuerdo a efectos de seguridad.

*Syndarma:* La organización de empleadores está de acuerdo. No obstante, estima innecesario que se incluyan los requisitos en el Protocolo, por cuanto ya se exponen claramente en el artículo 1 del Convenio núm. 108.

*Dinamarca.* Asociación de Armadores de Dinamarca: La organización de empleadores comparte los comentarios de la FIA.

*Ecuador.* Esta solución facilitaría el uso del documento, que podría adaptarse sin problemas a cualquier cambio posterior.

*Estados Unidos.* USCIB: La organización de empleadores está de acuerdo, siempre y cuando el nuevo instrumento sea un convenio independiente que no guarde relación con los requisitos del Convenio núm. 108, adoptado en una época distinta. Además, no debería concederse presunta validez a las interpretaciones del Convenio núm. 108 en relación con este nuevo instrumento.

*Francia.* El Gobierno remite a sus comentarios anteriores sobre esta cuestión.

*Grecia.* El actual documento de identidad griego de la gente de mar se podría seguir utilizando para identificar a los marinos, con mejoras en cuanto a su seguridad de acuerdo con el anexo A del cuestionario.

*Honduras.* El Gobierno se muestra partidario de esta solución para poder preservar el documento.

*India.* Este requisito puede incluirse si se elabora un nuevo Convenio.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores está de acuerdo y comparte los comentarios de la FIA.

*Lega Pesca:* La organización está de acuerdo.

*Nigeria.* El Gobierno está de acuerdo, puesto que serviría para evitar la falsificación de los documentos de identidad.

*Nueva Zelandia.* Si se adopta un documento de identidad para la gente de mar revisado, debería ser seguro y tener un formato que permita detectar fácilmente cualquier modificación.

*FIA.* Las cuestiones a las que se hace referencia en esta propuesta son importantes, y es de suponer que sólo si se decide elaborar un nuevo convenio, serán incorporadas al mismo, ya que de no ser así quedan cubiertas por el artículo 1 del Convenio existente.

*Resumen de la Oficina*

En el nuevo instrumento deben incluirse estas disposiciones del Convenio núm. 108, referentes a los materiales utilizados y a la capacidad para detectar posibles alteraciones.

**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**

*¿Debería el nuevo instrumento 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?* **P. C2, a)**

*Respuestas afirmativas:* 41. Albania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Belarús, Canadá, República Checa, Chile, Costa Rica, Egipto, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Líbano, Malta, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Portugal, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* CPC (Chile); USCIB (Estados Unidos); APINDO (Indonesia); NEF (Namibia), y CMP (Panamá).

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Organización de Trabajadores de la Gente de Mar de Croacia (Croacia); SPNI (Indonesia); FILTCGIL (Italia); APOM (Panamá); BNS y Organización Libre de Trabajadores de la Gente de Mar de Rumania (Rumania), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 15. Argelia, Azerbaiyán, Bulgaria, China, Croacia, Ecuador, India, Kazajstán, Lituania, Polonia, Qatar, Federación de Rusia, Suriname, República Unida de Tanzania y Ucrania.

*Organizaciones de empleadores:* Syndarma (Brasil); ANA (Chile); INSA (Indonesia), y Asociación de Armadores de Rumania (Rumania).

*Organizaciones de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil); NUNW (Namibia), y Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia).

*Otras respuestas:* 5. Alemania, Cuba, Dinamarca, Liberia y Mauricio.

*Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores mantiene su posición de neutralidad y consigna lo esencial de los comentarios de la FIA.

*Australia.* El Gobierno está de acuerdo, siempre que se prevea un período de transición.

*Brasil.* CONTTMAF: Perjudicaría la normalización, dificultaría el reconocimiento del documento por parte de las autoridades y provocaría inseguridad.

*Syndarma:* Es posible que algunos países no ratifiquen el Protocolo, pero continúen siendo partes en el Convenio. Los documentos expedidos de acuerdo con el Convenio deberían aceptarse como mínimo durante un período de tiempo específico tras la entrada en vigor del Protocolo.

*Bulgaria.* Los documentos expedidos de conformidad con el Convenio vigente deberían seguir siendo aceptados, por lo menos durante un período de transición determinado.

*Canadá.* Señala la dificultad de determinar si un documento ha sido expedido en condiciones válidas de conformidad con el Convenio.

*CLC:* El nuevo instrumento debería ser un Convenio independiente, más que un Protocolo.

*Chile.* Los Miembros que ratifiquen el nuevo instrumento deben cumplirlo y aceptar los documentos expedidos por los demás Estados parte. En cuanto a los Estados Miembros que no son parte en el instrumento, debe liberarse a cada administración (Estado rector del puerto) de la obligación de aceptar estos documentos.

*Costa Rica.* Desde el punto del Gobierno, se trata de una solución racional. No obstante, la Dirección General de Emigración y Extranjería ha expresado su desacuerdo en relación con esta cuestión.

*CTRN:* El nuevo instrumento debería ser un Convenio más que un Protocolo.

*Croacia.* Los documentos de identidad existentes, deberían seguir aceptándose hasta que caduquen. No obstante, todo documento de identidad expedido tras la adopción del nuevo instrumento debería ser conforme al mismo.

*Dinamarca.* Es posible que si una parte en el Convenio núm. 108 que haya ratificado el nuevo instrumento sigue teniendo que reconocer y aceptar documentos de la gente de mar expedidos de conformidad con el antiguo Convenio, se pierda el objetivo de fortalecer la fiabilidad del nuevo documento de identidad para la gente de mar. Sin embargo, las nuevas partes en el Convenio núm. 108 y las partes que puedan tener problemas con el nuevo instrumento, tal vez esperen que los documentos expedidos de conformidad con el Convenio núm. 108 conserven su validez como documentos de viaje. El nuevo instrumento debería incluir disposiciones adecuadas que, tras la adopción, permitan disponer de un doble sistema que tome en consideración los nuevos y los antiguos documentos de identidad de la gente de mar durante un tiempo determinado.

*Asociación de Armadores de Dinamarca:* La organización de empleadores se pronuncia a favor de los comentarios de la FIA.

*Estados Unidos.* A partir de una fecha señalada en el instrumento que cerrará un plazo razonable para sustituir los documentos de identidad antiguos, sólo deberían aceptarse los documentos expedidos de conformidad con el nuevo instrumento. No obstante mera posesión de un documento, aun válido, no debería impedir a los Estados Miembros a aplicar sus propias leyes en materia de inmigración y aduanas.

*Estonia.* Los interlocutores sociales no están de acuerdo.

*Francia.* Esta disposición parece necesaria.

*Armadores de Francia:* La organización de empleadores remite a los comentarios de la FIA sobre el tema.

*Grecia.* Deberían tomarse en consideración las obligaciones relacionadas con el Convenio Schengen. Además, en virtud de una decisión de las Naciones Unidas, los documentos de viaje

de Corea del Norte no están reconocidos en muchos países, entre los que se encuentra Grecia. En el plano nacional, de conformidad con el principio de reciprocidad, Grecia no reconoce los documentos de identidad de la gente de mar de algunos países, como por ejemplo Siria.

*Hungría.* Los documentos de identidad expedidos con arreglo al Convenio núm. 108 deberían aceptarse sólo durante un período de transición.

*India.* El Convenio núm. 108 debería seguir en vigor durante el período de transición.

*Italia.* CONFITARMA: La organización de empleadores adopta una posición neutral y reproduce en lo esencial los comentarios de la FIA.

FILT-CGIL: El nuevo instrumento debería ser un Convenio independiente más que un Protocolo.

Legia Pesca: La organización expresa su acuerdo.

*Kazajstán.* El proceso de sustitución de los documentos de identidad de la gente de mar debería durar como mínimo cinco años.

*Liberia.* Deberían incluirse incentivos poderosos para alentar a todos los Estados a ratificar el nuevo instrumento, y evitar el tener que proporcionar referencias al Convenio núm. 108 en el nuevo instrumento.

*Nigeria.* Es necesario mantener la uniformidad.

*Noruega.* Deberían incluirse disposiciones transitorias adecuadas para evitar problemas.

*Reino Unido.* En principio, el Gobierno está de acuerdo. Será necesario prever disposiciones transitorias.

*Suriname.* El objetivo debería ser impulsar, de un modo distinto, a los Estados que no son parte en el Convenio a adaptar por fin sus documentos y procedimientos a los requisitos del nuevo instrumento. Debería facilitarse el acceso a la asistencia técnica y financiera, y deberían tomarse seriamente en consideración las limitaciones de cada país.

Organización Sindical Progresista: El nuevo instrumento debería ser un convenio independiente, más que un protocolo.

*Ucrania.* Debería preverse un período de transición lo suficientemente largo.

*FIA.* La organización de empleadores se mantiene neutral en relación con esta propuesta. Algunos países pueden no ratificar ningún instrumento nuevo, y seguir siendo partes en el Convenio núm. 108. De ser posible, se seguirán aceptando los documentos expedidos de acuerdo con este Convenio, por lo menos durante un período de transición especificado. No obstante, en la práctica la obligación de aceptar documentos expedidos en virtud del Convenio núm. 108 puede resultar poco práctica, puesto que el Convenio no impone de manera expresa a los Miembros la obligación de no solicitar visados. Tal y como se expone en la respuesta de la FIA a la pregunta B4, b), el «precio» por alentar la ratificación del Convenio y del nuevo instrumento puede ser el aceptar, en circunstancias normales, sólo la entrada de los titulares de los documentos expedidos de acuerdo con el instrumento más reciente. En ausencia de los documentos solicitados, el permitir la entrada únicamente con el pasaporte y con los visados si son necesarios, o sin ellos, debe dejarse a discreción de los Estados portuarios, que también deben tener la posibilidad de otorgar derechos de entrada a la gente de mar con documentos expedidos de acuerdo con el Convenio existente.

**P. 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. Cabe suponer que dicha aceptación debería ser recíproca. (Véase el artículo 7.2 del anteproyecto.)*

*Respuestas afirmativas:* 51. Albania, Arabia Saudita, Argelia, Australia, Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, República Checa, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Malta, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Árabe Siria, Suriname, República Unida de Tanzania, Ucrania y Uruguay.

*Organizaciones de empleadores:* VDR (Alemania); Syndarma (Brasil); ANA y CPC (Chile); Asociación de Armadores de Dinamarca (Dinamarca); USCIB (Estados Unidos); Armadores de Francia (Francia); APINDO (Indonesia); INSA (Indonesia); CONFITARMA (Italia); NEF (Namibia); CMP (Panamá); Asociación de Armadores de Rumania (Rumania), y FIA.

*Organizaciones de trabajadores:* CLC (Canadá); CTRN (Costa Rica); Organización de Trabajadores de la Gente de Mar de Croacia (Croacia); FNSM, SNPOMM, FOMM y SNCNMM (Francia); SPNI (Indonesia); FILT-CGIL (Italia); NUNW (Namibia); APOM (Panamá); BNS y Organización Libre de Trabajadores de la Gente de Mar de Rumania (Rumania); Federación de Organizaciones Sindicales de Trabajadores del Transporte Marítimo (Federación de Rusia), y Organización Sindical Progresista (Suriname).

*Respuestas negativas:* 3. Argentina, Canadá y Guatemala.

*Organización de trabajadores:* CONTTMAF (Brasil).

*Otras respuestas:* 7. Alemania, Cuba, Dinamarca, Eritrea, Grecia, Mauricio y Namibia.

#### *Comentarios*

*Alemania.* VDR: La organización de empleadores apoya los comentarios de la FIA.

*Australia.* Australia no ha ratificado el Convenio núm. 108, pero acepta los documentos de identidad de la gente de mar de marinos extranjeros que hayan sido expedidos de acuerdo con el Convenio. Y así continuará, aunque pronto solicitará el pasaporte a toda la gente de mar.

*Brasil.* CONTTMAF: La organización de trabajadores remite a su comentario a la pregunta C2, a).

*Syndarma*: Esta medida es necesaria para garantizar una transición sin problemas.

*Canadá*. Resultaría muy confuso y disminuiría las mejoras aportadas por el nuevo documento. Podría preverse un período «de adaptación», pero los Estados no deberían tener la obligación de aceptar los documentos anteriores. En cualquier caso, los Estados Miembros deberían tener derecho a interrogar a los titulares de documentos de identidad de la gente de mar y a exigirles que soliciten y obtengan visados.

*CLC*: La organización de trabajadores expresa su acuerdo, con la condición de que dicha aceptación sea recíproca, y de que el Estado de que se trate, además de haber aplicado los nuevos requisitos, también haya ratificado el instrumento revisado.

*Costa Rica*. El Gobierno está de acuerdo, puesto que considera que debe aplicarse el principio de reciprocidad internacional.

*Dinamarca*. Formula una reserva a esta solución. Parece que es una manera viable de mejorar la difusión del nuevo documento de identidad de la gente de mar, en particular para los países en los que el procedimiento parlamentario retrasaría la ratificación del nuevo instrumento. No obstante, esta disposición podría reducir la posibilidad de una ratificación amplia del nuevo instrumento, si los países pueden obtener, a través de acuerdos, el reconocimiento de sus documentos de identidad expedidos de acuerdo con el nuevo instrumento, sin necesidad de ratificarlo.

*Asociación de Armadores de Dinamarca*: La organización de empleadores secunda los comentarios de la FIA.

*Ecuador*. Esta solución podría adoptarse temporalmente con el fin de adelantar la aplicación del nuevo instrumento.

*Estados Unidos*. El Gobierno remite a sus comentarios a la pregunta C2, a).

*USCIB*: La organización de empleadores reitera que el Convenio núm. 108 es un instrumento normativo menos detallado que fue adoptado en otra época, pero reconoce que un país que lo haya ratificado podría aceptar el «nuevo» documento, independientemente de que haya ratificado o no el nuevo instrumento, siempre que cumpla con los requisitos de éste.

*Estonia*. Los interlocutores sociales no están de acuerdo.

*Francia*. Esta posibilidad debería limitarse en el tiempo.

*Grecia*. El Gobierno adopta una posición neutral. La aceptación del documento de identidad de la gente de mar antes de la ratificación del nuevo instrumento puede crear problemas de aplicación de forma y de fondo, debido a las particularidades de cada país.

*Honduras*. El Gobierno se muestra conforme, puesto que considera esta solución como una medida temporal.

*India*. Esta solución es necesaria durante un período de transición.

*Italia*. CONFITARMA: Esta medida parece necesaria para la transición.

*FILT-CGIL*: La organización de trabajadores está de acuerdo por la misma razón expresada por la CLC (Canadá).

*Lega Pesca*: La organización está de acuerdo.

*Liberia*. El Gobierno remite a su comentario a la pregunta C2, a).

*Nueva Zelandia*. El Gobierno está de acuerdo siempre que los Estados Miembros hayan ratificado previamente el Convenio núm. 108.

*Portugal*. Debe preverse un período de transición.

*FIA*. Desde el punto de vista de la FIA, esta medida parece necesaria para una transición sin problemas.

### Resumen de la Oficina

En la mayoría de las respuestas los países convinieron en que los Estados que ratificasen el nuevo instrumento deberían liberarse de la obligación de reconocer los documentos expedidos en virtud del Convenio núm. 108. Ahora bien, en muchas respuestas se hizo hincapié en la necesidad de prever un período de transición razonable, lo cual vendría a respaldar la opinión expresada por unos pocos países, según los cuales el instrumento debería ser un nuevo convenio.

La mayoría de los Estados se mostraron partidarios de que durante un período de tiempo determinado se continuasen aceptando los documentos expedidos de conformidad con el Convenio núm. 108.

### D. Otras sugerencias o comentarios

*Australia.* En el nuevo instrumento se debería incluir una disposición en virtud de la cual se obligase a la gente de mar a llevar consigo el pasaporte, además del documento de identidad propio de la gente de mar. En el pasaporte constarán los datos de la identidad requeridos a escala nacional, mientras que en el documento de identidad se certificará la calidad de marino. Este documento no debería ser indispensable para la gente de mar. Para Australia, la disposición que figura en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 108 (en virtud de la cual es posible otorgar un pasaporte que indique que el titular del mismo es marino, en lugar de un documento de identidad de la gente de mar) resulta inadecuada por las siguientes razones: *a)* la disposición sólo es aplicable a «ciertas clases especiales de gente de mar» (mientras que toda la gente de mar de Australia está obligada a llevar pasaporte) y *b)* en los pasaportes australianos no es obligatorio mencionar la profesión del titular (en cualquier caso, no se acredita que el titular sea marino en el momento en que presenta el documento). En lo que se refiere al cumplimiento del nuevo instrumento, se debería estudiar la posibilidad de prever una sanción o medidas de control que permitan a los Estados portuarios actuar en caso de incumplimiento o titularidad o uso indebido o ilícito de un documento de identidad de un marino (por ejemplo, la detención de buques, la imposición de sanciones a los armadores o la detención de miembros de la tripulación). Además, como el incumplimiento podría tener graves repercusiones en términos de seguridad, debería existir algún mecanismo de supervisión que fomentara el cumplimiento, como se prevé en los Convenios de la OMI (por ejemplo, los Estados parte que tienen conocimiento del incumplimiento de alguna disposición tienen la obligación de notificarlo al Estado expedidor, al Estado de abanderamiento del buque y a todas las partes interesadas).

*Chile.* Es de suma importancia coordinar las nuevas exigencias formuladas en el instrumento de la OIT con las recomendaciones de la OMI respecto de los documentos que debe poseer cada marino, para que sea reconocido como tal en el extranjero (véanse el Convenio STCW y el Convenio SOLAS 74). A las administraciones marítimas sólo compete verificar que la persona interesada posea la idoneidad profesional para ocupar un cargo a bordo de un buque. La cuestión de la licencia de tierra es competencia de las autoridades de inmigración, quienes exigen el pasaporte como único documento válido para entrar a otro país. La profesión de marino debería figurar en el pasaporte, de ese modo, quedaría parcialmente resuelto el problema. Además, en el documento de identificación propuesto no figura ningún dato relativo a la capacitación profesional del marino. Como ocurría con el documento de identidad anterior, éste sólo será complementario a los documentos de titulación profesional como gente de mar, los cuales competen a las autoridades marítimas por razones de seguridad de la vida humana en el mar y de los buques. Estos antecedentes no pueden dejar de revisarse en cada puerto, en el momento de la recalada de los buques (véanse el Acuerdo de Viña del Mar y el Memorando de

Entendimiento de Tokio sobre atribuciones del Estado rector del puerto). Se debe aclarar convenientemente «para qué servirá este documento». Los pasaportes ya sirven para identificar a las personas: se debería aclarar qué datos se repetirán en el nuevo documento, qué datos se eliminarán y cuántos documentos deberá llevar consigo la gente de mar para viajar al extranjero. Según la nueva estructura del documento, la mayor injerencia la tienen las autoridades de inmigración de cada país. Con los documentos existentes para la identificación de la gente de mar (en lo que se refiere a los datos personales y profesionales), si el sistema de verificación de la identidad fuera suficientemente rápido, no sería necesario crear otro tipo de documento. Este documento de identidad, una vez creado, no podría asimilarse, en lo que se refiere a su uso, al *laissez-passer* que se expide a los funcionarios de las Naciones Unidas cuando deben viajar en misión oficial, puesto que la gente de mar no son profesionales dependientes del organismo del Estado que les otorga su título profesional. Respecto de las discusiones previas celebradas durante las reuniones de consulta sobre esta cuestión en mayo de 2002, el Gobierno pregunta una vez más si es necesario un documento internacional de identidad para la gente de mar. Los documentos que existen en la actualidad (pasaportes, certificados de títulos y refrendos) podrían mejorarse en cuanto a la uniformidad de la información que debería figurar en ellos y a las medidas de seguridad que se podrían incorporar.

*Costa Rica.* No hay sugerencias en cuanto al fondo. En cuanto a la forma del nuevo documento de identidad de la gente de mar, el cuestionario contiene toda la información necesaria y requerida por los Registros para los fines de control y seguimiento y para contar con información fiable.

*Cuba.* Deben tenerse en cuenta las opiniones de todos los Estados Miembros respecto de las dificultades de aplicación del instrumento, para que se puedan aceptar modificaciones.

*Estados Unidos.* Se debería suprimir la frase «o de su prórroga más reciente», que figura en el apartado g) del párrafo 4 del artículo 4. En la práctica, el documento se debería reexpedir si se produjera algún cambio significativo. También es necesario determinar la validez del documento de identidad, llevar a cabo estudios adecuados contra las amenazas y estudiar otros factores que podrían conducir a la inhabilitación del marino (por razones clínicas o penales), los cuales no se examinan sistemáticamente para cada titular de un documento de identidad. El título de cada apartado del documento de identidad de la gente de mar debería figurar en el idioma nacional y/o en uno o más idiomas de los siguientes: español, francés o inglés.

*Francia.* El Gobierno contempla la posibilidad de expedir un documento de identidad de la gente de mar al conjunto de la gente de mar sujeta a una legislación del trabajo y a una aplicación del código del trabajo marítimo uniformes, incluida, en consecuencia, la gente de mar empleada en el sector de la pesca marítima. Francia no excluye la expedición del documento a los trabajadores que no tengan la consideración como gente de mar y trabajen a bordo de buques independientemente de su condición. El nuevo instrumento debería ser lo más preciso posible en cuanto a la definición de su campo de aplicación.

SNPOMM, FOMM y SNCNMM: Las organizaciones de trabajadores afirman que los Estados Miembros parte en el nuevo instrumento deberían retirar el documento de identidad a la gente de mar que no haya trabajado a bordo de un buque durante tres años, tal y como queda estipulado en la legislación francesa.

*Honduras.* En los esfuerzos encaminados a modificar el documento de identidad de la gente de mar se debería tener en cuenta la necesidad de verificar su autenticidad.

*Italia.* Lega Pesca: El documento de identidad de la gente de mar puede llegar a ser un instrumento importante de integración social y racial, y fomentar mayor nivel de competencia en el sector naviero. Sin embargo, no debe convertirse en un instrumento de exclusión y abuso. No debe sobrecargar la gestión administrativa, sino lograr que las relaciones de empleo y el mercado laboral sean transparentes. Debe ser un instrumento democrático destinado a fomentar el valor de la identidad, cultura y profesionalidad de la gente de mar.

*Kazajstán.* Los países que cuentan con menos de 2.000 marinos necesitarán ayuda para organizar la tecnología y el material necesarios para adoptar los nuevos documentos de identidad.

*Nigeria.* En lo tocante a la plantilla biométrica, cabría recordar que no todos los Estados Miembros han alcanzado el mismo nivel tecnológico y no podrán poner en práctica este instrumento a la vez.

*Países Bajos.* El pasaporte debería seguir siendo el documento que diera fe de la identidad. El documento de identidad de la gente de mar no debería utilizarse como único documento de viaje para la gente de mar. También cabe señalar que no se aborda el problema de las personas que tienen más de una nacionalidad y no está claro si se podría expedir más de un documento de identidad a un mismo marino.

*KVNR:* La organización de empleadores señala que está dispuesta a apoyar la elaboración de un nuevo instrumento de la OIT con miras a actualizar las disposiciones que figuran en el Convenio núm. 108, y consigna las observaciones generales formuladas por la FIA.

*Portugal.* El perfeccionamiento del documento de identidad de la gente de mar, con arreglo a los mismos criterios de seguridad, permitirá que los Estados Miembros reaviven el interés por los objetivos del Convenio núm. 108 respecto del control en las fronteras, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales y los reglamentos nacionales en el ámbito de la formación y la competencia profesional de la gente de mar.

*Rumania.* Organización Libre de Trabajadores de la Gente de Mar: La organización de trabajadores toma nota de que el nuevo documento de identidad de la gente de mar podría limitar los derechos de la gente de mar, dado que los gastos inherentes a su emisión correrían a cargo de los interesados, quienes quizás no podrían obtenerlo por razones financieras.