

**PARA INFORMACIÓN**

DECIMOSÉPTIMO PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

Informe del Director General**Tercer informe complementario:
Seguimiento del Convenio sobre los
documentos de identidad de la gente
de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**

1. Desde que la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en junio de 2003, ha habido 14 ratificaciones y una declaración de aplicación provisional por parte de los Miembros de la OIT. La expedición de los documentos de identidad de la gente de mar (DIM) ha sido limitada y la seguridad fronteriza y los derechos de la gente de mar se han visto afectados por el hecho de que el régimen que existía en el marco del anterior Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), no ofrece el mismo nivel de fiabilidad que los documentos expedidos en el marco del Convenio núm. 185, lo cual ha dado lugar a que haya requisitos de verificación adicionales para la presentación de esos documentos por la gente de mar.
2. A efectos de fomentar una ratificación más amplia del Convenio núm. 185 y la prestación de los servicios necesarios a la gente de mar, la Oficina se ha dirigido a los gobiernos a título individual para poner de relieve los beneficios de los DIM expedidos en el marco del Convenio núm. 185, en particular en comparación con los expedidos en el marco del Convenio núm. 108, y para abordar toda cuestión que pudiera entorpecer una ratificación más amplia. Se han dado indicaciones¹ técnicas detalladas para prestar asistencia en la puesta en marcha de los sistemas de expedición de los DIM en cumplimiento de los requisitos del Convenio núm. 185, y se ha solicitado asistencia a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la Organización Internacional de Normalización (ISO) para garantizar que la aplicación técnica del Convenio núm. 185 sea segura, simple e interoperable en el plano internacional. Se han logrado importantes avances a este respecto.

¹ Documento GB.294/16/3.

3. Las primeras inquietudes se plantearon en relación con la dificultad de aplicar la biometría, en particular de manera interoperable, cuando la gente de mar sea enrolada en diversos países que usen tecnologías distintas. La OIT organizó la realización de pruebas biométricas de interoperabilidad en 2004², 2005³, 2006⁴ y 2008⁵. Hasta la fecha, se ha constatado que 12 productos biométricos de fabricantes de ocho países cumplen los requisitos pertinentes del Convenio núm. 185 y de la norma relacionada (ILO SID-0002), adoptada por el Consejo de Administración en 2004. Un grupo de expertos del Comité Técnico Mixto 1 (JTC-1) de la ISO y la Comisión Electrotécnica Internacional examinó de manera independiente las pruebas de interoperabilidad, y no cabe duda ahora de que hay una amplia variedad de sistemas biométricos disponibles para ser utilizados con los DIM y se ha demostrado que todos ellos son interoperables.
4. Algunos organismos fronterizos manifestaron reservas con respecto al Convenio núm. 185 debido a la tecnología empleada en los DIM (el código de barras en dos dimensiones) y su compatibilidad con la infraestructura actual de control fronterizo y con la nueva infraestructura que está en proceso de creación para servir de base a los «pasaportes electrónicos» que funcionan con chips. Asimismo, hubo confusión con respecto al estatus del DIM como documento de viaje. La Oficina ha elaborado ahora un folleto titulado *Documento de identidad de la gente de mar (DIM) – Organización Internacional del Trabajo: una herramienta para mejorar la seguridad en las fronteras*. Dicho folleto explica el modo en que se pueden leer los códigos de barras en dos dimensiones con los actuales lectores de pasaportes de página entera y la forma en que el DIM conforme al Convenio núm. 185 puede integrarse plenamente en los procesos actuales de verificación de documentos en los controles fronterizos. También hay debates entre la Oficina y la Secretaría de la OACI para aclarar la naturaleza del DIM indicando que se trata de un documento de identidad autónomo y no de un pasaporte, y evitar así las percepciones anteriores de incompatibilidad con las normas de la OACI de los documentos de viaje de lectura mecánica.
5. El 25 de julio de 2009, la ISO y la Comisión Electrotécnica Internacional aprobaron la *ISO/IEC 24713-3 Information technology – Biometric profiles for interoperability and data interchange – Part 3: Biometrics based verification and identification of seafarers* (ISO/IEC 24713-3 Tecnología de la información – Perfiles biométricos para la interoperabilidad y el intercambio de datos – Parte 3: Verificación e identificación de la gente de mar basadas en datos biométricos). Esta norma internacional ha estado en proceso de elaboración desde 2004 en respuesta a una petición de asistencia técnica formulada por la OIT a la ISO. La votación para aprobar este documento fue unánime, lo cual reflejó el firme apoyo de los organismos nacionales que participaban en el JTC-1 a favor del DIM con características biométricas. Los expertos en materia de normas internacionales consideran ahora que hay medios factibles en el plano técnico para instaurar un sistema internacional de DIM con características biométricas que resulte conveniente y seguro al mismo tiempo.
6. La norma ISO/IEC 24713-3 es plenamente compatible en el plano técnico con el Convenio de la OIT núm. 185 pero aborda, mediante la utilización de otras normas técnicas diversas, algunos de los detalles complejos que surgirán una vez que un gran número de autoridades competentes distintas expida los DIM y las autoridades de control de puertos y fronteras de

² Documento GB.292/16/2.

³ Documento GB.292/16/2 (Add.).

⁴ Documento GB.297/19/6.

⁵ Documento GB.304/14/9.

todo el mundo los verifiquen. Se trata de detalles adicionales en cuanto a la normalización del contenido del código de barras, los datos biométricos, las bases de datos nacionales y la infraestructura que se requiere para la comunicación entre las distintas autoridades expedidoras y los que deseen verificar la autenticidad de un DIM. Una de las mejoras más significativas que sugiere esta norma es el uso de un espacio opcional para la firma digital al final de los datos en el código de barras en dos dimensiones, con el fin de posibilitar la verificación automatizada de la autenticidad de un documento. Otra de dichas mejoras es la creación de un centro de coordinación para coordinar comunicaciones seguras entre cada punto de verificación (por lo general, un puesto de control fronterizo en un puerto aéreo o marítimo) y las bases de datos electrónicas a nivel nacional de todas las autoridades expedidoras de DIM. Ello haría posible la verificación electrónica automatizada de los DIM y reduciría en gran medida la carga que supone el mantenimiento de los centros nacionales de coordinación los siete días de la semana y las 24 horas del día con arreglo a lo dispuesto en el Convenio núm. 185.

7. La Oficina prevé organizar una reunión en la que participen los gobiernos de los Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 185 o que están considerando seriamente la posibilidad de la ratificación, así como los representantes de la Federación Internacional de Armadores y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. El propósito de la reunión será examinar los detalles de la nueva norma ISO/IEC 24713-3 y considerar si se deberían seguir sus recomendaciones técnicas. Concretamente, se debatirá la cuestión relativa al modo de organizar el centro de coordinación y si sus beneficios superan o no a sus costos. Se preparará una serie de propuestas para el Consejo de Administración sobre la base de los resultados de esta reunión, en las que se abordarán las formas en que la OIT debería responder frente al documento sobre la norma ISO/IEC 24713-3 y la infraestructura que recomienda para facilitar la aplicación del Convenio núm. 185.
8. En vista del evento significativo que supuso la votación unánime de los organismos nacionales del JTC-1 de la ISO y la Comisión Electrotécnica Internacional a favor de una norma para facilitar la aplicación del Convenio núm. 185 y la cooperación de la Organización Marítima Internacional y la OACI, parece que la obtención de un medio biométrico seguro para identificar a la gente de mar está cobrando impulso más allá del ámbito de los participantes tradicionales de la OIT. El Convenio núm. 185 prevé esa posibilidad, a diferencia del Convenio núm. 108. Por consiguiente, se alienta a todos los Miembros a proceder a la ratificación del Convenio núm. 185 y la expedición de DIM con características biométricas, según se especifica en dicho Convenio.

Ginebra, 12 de octubre de 2009.

Este documento se presenta para información.