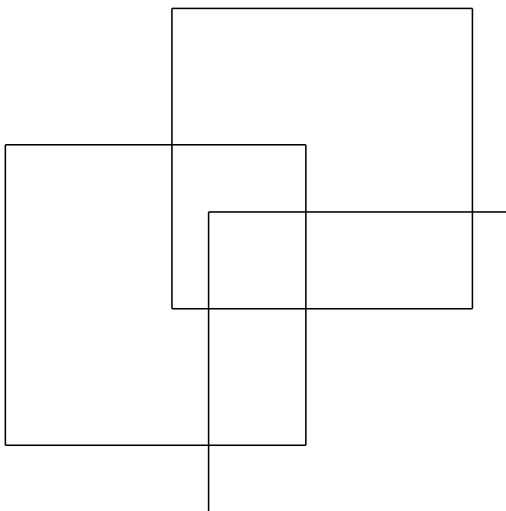




## Informe final

**Reunión tripartita de expertos relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**  
(Ginebra, 4-6 de febrero de 2015)





**MESIDC/2015/5**

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo  
Departamento de Políticas Sectoriales**

## **Informe final**

**Reunión tripartita de expertos relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**  
(Ginebra, 4-6 de febrero de 2015)

Ginebra, 2015

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a [rights@ilo.org](mailto:rights@ilo.org), solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En [www.ifro.org](http://www.ifro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

*Informe final: Reunión tripartita de expertos relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), Ginebra, 4-6 de febrero de 2015, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo y Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2015.*

ISBN: 978-92-2-330204-7 (impreso)  
ISBN: 978-92-2-330205-4 (web pdf)

Publicado también en francés: *Rapport final: Réunion tripartite d'experts concernant l'application de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, Genève, 4-6 février 2015, ISBN 978-92-2-230204-8 (impreso), 978-92-2-230205-5 (web pdf), Ginebra, 2015; y en inglés: Final report: Tripartite Meeting of Experts on the Implementation of the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185), Geneva, 4-6 February 2015, ISBN 978-92-2-130204-9 (impreso), 978-92-2-130205-6 (web pdf), Ginebra, 2015.*

---

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.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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 y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a [ilo@turpin-distribution.com](mailto:ilo@turpin-distribution.com). Para más información, visite nuestro sitio web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns) o escribanos a [ilopubs@ilo.org](mailto:ilopubs@ilo.org).

---

## Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción .....	1
II. Composición de la Reunión .....	1
III. Discursos de apertura .....	1
IV. Evolución de la situación en el ámbito nacional .....	5
V. Examen de las opciones para la modificación de los anexos del Convenio núm. 185.....	9
Almacenamiento de datos – DIM con microplaqueta de circuito integrado (chip) o con código de barras bidimensional .....	10
Modificación de los datos biométricos consistente en reemplazar la huella dactilar almacenada en un código de barras por una imagen facial .....	12
Incorporación de una firma digital .....	14
Autenticación – Centro de coordinación de puntos focales o sistema de directorio de claves públicas de la OACI .....	15
Promoción de la ratificación y aplicación del Convenio núm. 185.....	15
Utilización de los DIM por los países que no han ratificado el Convenio .....	17
VI. El camino a seguir .....	18
Propuesta de la Federación de Rusia.....	20
VII. Examen de los proyectos de recomendaciones .....	21
Entrada en vigor .....	21
Período de transición.....	22
Solicitar al Consejo de Administración la convocatoria de un órgano marítimo tripartito .....	25
Solicitar la asistencia de la OMI .....	25
Promoción de la ratificación y la aplicación del Convenio núm. 185.....	25
Clausura de la Reunión .....	26
Lista de participantes.....	27



---

## I. Introducción

1. La Reunión tripartita de expertos relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) fue convocada por el Consejo de Administración <sup>1</sup> con objeto de examinar la viabilidad y realizar un análisis de los costos y beneficios de las diversas opciones contempladas para resolver las dificultades que plantea la aplicación del Convenio a los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados proveedores de gente de mar, hayan ratificado o no el Convenio, así como a los armadores y la gente de mar <sup>2</sup>. El presente informe ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo.

## II. Composición de la Reunión

2. La Reunión estuvo compuesta por 32 expertos designados previa consulta con los gobiernos, 16 expertos designados previa consulta con el Grupo de los Armadores, y 16 expertos designados previa consulta con el Grupo de la Gente de Mar. También asistieron a la Reunión representantes de los gobiernos de otros Estados Miembros que habían ratificado el Convenio o que estaban considerando seriamente la posibilidad de hacerlo, y otros representantes del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, incluidas la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), así como sus consejeros técnicos. La Reunión congregó a 24 delegaciones gubernamentales, 16 expertos que representaron a los armadores, y 22 expertos que representaron a la gente de mar, así como representantes de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de otras organizaciones internacionales oficiales y organizaciones no gubernamentales. La lista de participantes se adjunta al presente informe.
3. La Mesa de la Reunión se constituyó como sigue:

*Presidente* Sra. Julie Bédard (miembro gubernamental, Canadá)

*Vicepresidentes* Sra. Vera L. Ribeiro de Alburquerque  
(miembro gubernamental, Brasil)

Sr. Joseph Cox (miembro armador, Estados Unidos)

Sr. Dave Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos)

## III. Discursos de apertura

4. En sus observaciones preliminares, la Secretaria General dio la bienvenida a los participantes y destacó la importancia de la Reunión, que había sido convocada por el

<sup>1</sup> Documento GB.320/LILS/5.

<sup>2</sup> La Oficina preparó un documento técnico de referencia para facilitar la discusión en la reunión. Véase *Documento técnico de referencia para la discusión en la reunión de expertos sobre el Convenio núm. 185* (MESIDC/2015), disponible en línea en: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_336095/lang-es/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_336095/lang-es/index.htm).

---

Consejo de Administración con el objeto de prestar asesoramiento especializado sobre cuestiones de seguridad tanto marítima como fronteriza como base para seguir avanzando en la aplicación del Convenio núm. 185. Recordó que desde 1958, con la adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), la OIT reconocía el carácter internacional de la profesión de marino y la necesidad de facilitar el acceso de la gente de mar a las zonas portuarias, así como su tránsito por los países. Ello era necesario para la industria naviera, porque la gente de mar tenía que poder embarcar o desembarcar rápidamente, a menudo transitando por otros países. La gente de mar también tenía la necesidad primordial de bajar a tierra después de semanas o meses de trabajo y de vida a bordo, en un entorno de trabajo de por sí estresante. El Convenio núm. 185 establecía un equilibrio entre las cuestiones de seguridad, como la seguridad fronteriza, y el bienestar y los derechos de la gente de mar. Las medidas adoptadas paralelamente por la OMI reforzaban el Convenio, y su aplicación se ajustaba a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Desde su adopción, se había contado con el respaldo del asesoramiento técnico y las normas específicas de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

5. La Secretaria General añadió que la importancia de la Reunión radicaba en el hecho de que la tecnología relativa al documento de identidad de la gente de mar (DIM), definida en el Convenio núm. 185, se basaba en las técnicas más avanzadas que existían en 2003. Sin embargo, la tecnología biométrica había cambiado mucho desde entonces y se habían adoptado otras soluciones en el ámbito del transporte internacional. Cualquier infraestructura de seguridad requería una inversión considerable, y obviamente había pocos incentivos para hacer esta inversión en una tecnología que no estaba actualizada y no era ampliamente utilizada. Por consiguiente, era necesario actualizar la tecnología referida en el Convenio núm. 185 y reducir su costo o compartirlo de manera razonable y equitativa entre los miembros de la comunidad internacional. Hasta la fecha 30 países habían ratificado el Convenio núm. 185 o aplicaban provisionalmente sus disposiciones. Otros 62 países habían ratificado el instrumento anterior (el Convenio núm. 108) y, por lo tanto, tenían también la obligación de facilitar la admisión en su territorio de los marinos titulares de DIM válidos. Posiblemente otros países proporcionaban unilateralmente el mismo tipo de servicios a la gente de mar.
6. Por último, la Secretaria General observó que las principales cuestiones sometidas a la consideración de la Reunión se relacionaban con los elementos técnicos y administrativos del DIM, así como con las técnicas de autenticación y los procedimientos conexos. A continuación, la oradora presentó el documento técnico de referencia que había sido preparado por la Oficina para proporcionar a los participantes informaciones que facilitarían las discusiones, como lo había solicitado el Consejo de Administración, acerca de las posibles opciones para la aplicación del Convenio y la consecución de sus objetivos. Ya se habían propuesto algunas de estas opciones en las consultas tripartitas sobre el Convenio núm. 185 celebradas en 2010. En esa reunión, se habían propuesto cambios en el DIM especificado en el Convenio núm. 185, los cuales habían sido objeto de seguimiento pero sin llegar a ultimarse. Las cuestiones planteadas no eran fáciles y requerían conocimientos especializados que la OIT no poseía. Por tanto, la Oficina estaba extremadamente agradecida por la participación de todos los representantes de los mandantes, así como de la OMI y otras organizaciones internacionales. El Consejo de Administración examinaría las recomendaciones de la Reunión en su reunión de marzo de 2015.
7. El Vicepresidente armador subrayó que, a pesar de las 30 ratificaciones del Convenio núm. 185, que parecían confirmar el amplio reconocimiento de la importancia del permiso para bajar a tierra y de la facilitación del tránsito para la gente de mar, el hecho de que no se aplicara lo hacía inutilizable. Los Estados Miembros ratificantes, ya se tratase de Estados proveedores de mano de obra o de Estados rectores del puerto, tenían que aceptar el DIM como documento de viaje. El orador señaló que, en 1958, el Convenio núm. 108



---

había introducido dos conceptos que su grupo consideraba especialmente importantes: 1) el acceso de la gente de mar a los territorios de los países de que se trate; y 2) el tránsito de la gente de mar entre los distintos países. En lo referente al acceso, preocupaba al Grupo de los Armadores la cuestión del estilo de vida y las condiciones de trabajo de la gente de mar. La gente de mar tenía el derecho humano fundamental, después de un período de tiempo pasado en el mar, de bajar a puerto, relajarse y disfrutar de tiempo libre fuera de su lugar de trabajo, el buque. En relación con el segundo concepto, preocupaba al Grupo la capacidad de la gente de mar de embarcar o desembarcar, por ejemplo, para regresar a su país de origen después de haber llegado al término de su contrato. Recordó algunos casos en los se había prohibido a marinos que necesitaban un tratamiento médico que transitaran por ciertos países. El Convenio núm. 108 había introducido un tercer concepto, que preocupaba sobre todo a los gobiernos y se relacionaba con las cuestiones de seguridad. Era necesario poder verificar los DIM de manera rápida y fiable. El orador se refirió a dos ejemplos de iniciativas de visado con las que se había tratado de responder a la cuestión del acceso al permiso para bajar a tierra: 1) el Grupo de Visados de la Unión Europea había elaborado un manual sobre la expedición de visados Schengen en los puntos de entrada fronterizos en el que se describían las circunstancias en que podría ser apropiado flexibilizar el procedimiento; y 2) los Estados Unidos habían propuesto un procedimiento normativo para mejorar el acceso de la gente de mar a los puertos de los Estados Unidos. No obstante, esto aún requería un trabajo considerable y desafortunadamente se estaba cuestionando la aplicación del Convenio núm. 185. Por consiguiente, pedía a los representantes de los gobiernos que describieran sus propias experiencias o intenciones con respecto a la ratificación y aplicación del Convenio núm. 185.

8. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que la amplia ratificación y la plena aplicación del Convenio núm. 185 era fundamental para la industria naviera, pues ésta dependía de la gente de mar. Era necesario que, para su bienestar, la gente de mar pudiera acceder al permiso para bajar a tierra y beneficiarse de dispositivos que faciliten su tránsito hacia y desde los buques. Esto resultaba más difícil desde los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. El Grupo de la Gente de Mar comprendía la situación y estaba totalmente de acuerdo en que era necesario adoptar medidas enérgicas de seguridad marítima, pero también hacía hincapié en la necesidad de que esas medidas se combinaran con la posibilidad de que la gente de mar accediera al permiso para bajar a tierra, lo que era sumamente importante debido a la naturaleza de la industria naviera y el tiempo de servicio de la gente de mar a bordo de los buques. Las normas técnicas contenidas en el Convenio núm. 185 estaban desactualizadas, por lo que era necesario adoptar medidas para que el Convenio siguiera siendo pertinente para todas las partes. Quedaba claro que las soluciones requeridas serían costosas y que los gobiernos tendrían que realizar inversiones adicionales. Por lo tanto, habría que tomar en cuenta los puntos de vista de los gobiernos, en particular, de los Estados proveedores de mano de obra y de los principales Estados del puerto y Estados de tránsito. El Grupo de la Gente de Mar esperaba que la Reunión constituyera un punto de inflexión en la aceptación y aplicación efectiva del Convenio. La solución más eficaz consistiría en modificar los anexos a fin de poder integrar la tecnología y las normas relativas al pasaporte electrónico. Cabía esperar que la OACI apoyara ese planteamiento, y que considerara la posibilidad de ampliar su sistema de directorio de claves públicas (PKD) a fin de promover la aplicación del Convenio núm. 185. Habría que observar las disposiciones en materia de protección de datos aplicables, y el acceso a las bases de datos nacionales debería reservarse a los funcionarios autorizados. Esto sería costoso, en particular para los países en desarrollo, y requeriría que los principales Estados del puerto y Estados de tránsito se aseguraran de que no se malgastaran dichas inversiones. El Grupo de la Gente de Mar cooperaría plenamente para garantizar que el Convenio núm. 185 alcanzara todo su potencial.
9. El representante de la OMI recordó, que en septiembre de 2014, el Comité de Facilitación de la OMI había aprobado un anexo revisado del Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), con miras a su adopción en su próxima

---

reunión que se celebraría en abril de 2016. El anexo revisado había sido elaborado con el propósito de reflejar la realidad actual, e incluía disposiciones mejoradas en lo que respectaba a los permisos para bajar a tierra, los procedimientos que habían de aplicarse cuando se denegaban esos permisos y los requisitos relativos a la lista de la tripulación. De conformidad con la nueva norma 3.44, «El permiso de tierra se autorizará de manera tal que excluya cualquier discriminación por razón de nacionalidad, raza, color, género, religión, opinión política u origen social, e independientemente del Estado del pabellón del buque en el que estén empleados, contratados o trabajen.» El orador recordó que, en 2014, el tema del Día Marítimo Mundial había sido la aplicación efectiva de los convenios de la OMI. El Secretario General de la OMI había hecho hincapié en que dicha aplicación efectiva incluía su entrada en vigor, amplia ratificación, aplicación significativa por personal capacitado, estricto control del cumplimiento y aplicación rigurosa, lo que también era importante tanto para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) como para el Convenio núm. 185.

- 10.** Un representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) recordó que la prosperidad mundial dependía de la marina mercante, la que a su vez dependía de la gente de mar. La flota mercante mundial era grande y crecía rápidamente, y el mayor desafío que enfrentaba el comercio marítimo seguía siendo la contratación y la retención de gente de mar calificada. Por consiguiente, era fundamental lograr que la carrera en la navegación marítima fuera una opción atractiva, y la aplicación del Convenio núm. 185 contribuiría de manera significativa a ello. El acceso al permiso para bajar a tierra y a las instalaciones de bienestar en tierra era importante. En virtud del artículo 6 del Convenio núm. 185, los países debían conceder el permiso para bajar a tierra a la gente de mar que fuera titular de un DIM válido sin exigir un visado. No obstante, el orador se refirió a una encuesta anual relativa a la denegación del permiso de bajar a tierra en los Estados Unidos, en la que se indicaba que, desde el año 2002, se había negado el permiso de bajar a tierra a cerca del 10 por ciento de los marinos, y que alrededor del 90 por ciento de esas denegaciones se debían a que los marinos no eran titulares de un visado. Si los Estados Unidos ratificaran el Convenio núm. 185, podrían aumentar las posibilidades de que la gente de mar titular de un DIM válido obtuviera el permiso de bajar a tierra en ese país. Lamentablemente, por diversas razones, eran pocos los países que habían emitido un DIM válido. La ICMA esperaba que la reunión recomendara que se enmendaran los anexos del Convenio núm. 185 a fin de facilitar su aplicación. El Convenio núm. 185 también podría contribuir en gran medida a mejorar la seguridad de la gente de mar y del transporte marítimo. Era un convenio muy importante para la gente de mar, ya que podría proporcionarle mayor protección y reconocimiento. El orador esperaba que la Reunión recomendara medidas que alentaran a un mayor número de países a ratificar y aplicar el Convenio núm. 185, sin reducir la seguridad o la protección de la gente de mar.
- 11.** Un representante del Gobierno de Letonia, haciendo uso de la palabra en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, recordó que las soluciones previstas en el Convenio núm. 185 tenían por objeto mejorar la seguridad en el sector del transporte marítimo y promover condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar, así como sus derechos como trabajadores itinerantes. El Convenio había sido ratificado por 30 países, entre ellos, los países de origen de la mitad de los marinos que trabajaban en todo el mundo. El propósito del Convenio era contribuir a garantizar el acceso de la gente de mar a las instalaciones y los servicios de salud y de bienestar en tierra, lo que también figuraba en el MLC, 2006. El orador declaró que los DIM vigentes, que llevaban un código de barras bidimensional, no podían utilizarse en el sistema de interfuncionamiento mundial con otros documentos biométricos que cumplieran con las recomendaciones contenidas en el Documento 9303 de la OACI relativas al uso de una microplaqueta de circuito integrado sin contacto para el almacenamiento de datos biométricos y propuso que se participara en el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. Por consiguiente, habría que considerar la posibilidad de incorporar una microplaqueta de circuito integrado para el almacenamiento de los datos biométricos. La Reunión ofrecía la oportunidad de examinar

---

las cuestiones técnicas relacionadas con la aplicación del Convenio núm. 185, así como los aspectos técnicos relativos a la compatibilidad con otras normas y equipos como, por ejemplo, los de la OACI, la OMI y la ISO.

#### **IV. Evolución de la situación en el ámbito nacional**

- 12.** Una representante del Gobierno del Canadá dijo que su país había elaborado un DIM que, desde el punto de vista técnico, se ajustaba plenamente a lo dispuesto en los anexos vigentes del Convenio núm. 185, y que llevaba una firma digital incorporada a un código de barras bidimensional. Las autoridades canadienses competentes habían recomendado que la expedición de los DIM se rigiese por un instrumento regulador a fin de disminuir al mínimo los riesgos asociados a la recolección de datos biométricos. Tal instrumento debería estar listo para 2017. Entretanto, el Gobierno del Canadá seguiría colaborando estrechamente con los interlocutores sociales con miras a mejorar el sistema nacional de expedición de DIM.
- 13.** Un representante del Gobierno de Indonesia recalcó la importancia de la protección de la gente de mar. Una gran proporción de la gente de mar indonesia trabajaba en distintas partes del mundo y era necesario brindarles protección para que tuvieran un trabajo decente, incluido el derecho a bajar a tierra, al tránsito o al reembarco. Indonesia había ratificado el Convenio núm. 185 en 2008 y adoptado medidas para la expedición de DIM y la elaboración de una base de datos de gente de mar. Se habían expedido más de 25 000 DIM utilizando la tecnología indicada en la lista de productos biométricos aprobados por la OIT. La aplicación del Convenio seguía planteando dificultades, fundamentalmente en lo referido a garantizar la compatibilidad de los DIM y la sostenibilidad y fiabilidad de los lugares de procedencia del equipo a fin de que el Gobierno estuviera siempre en condiciones de expedir dichos documentos. Las mejoras que se introdujeran en las normas técnicas del Convenio núm. 185 debían ser eficaces en función de los costos y asequibles, y asegurar que los Estados Miembros permitieran, sin discriminación alguna, que la gente de mar titular de DIM válidos bajara a tierra, permaneciera en tránsito y reembarcara.
- 14.** Una representante del Gobierno de Croacia recordó que Croacia había ratificado el Convenio en 2011 y señaló que se habían planteado ciertas dificultades inicialmente en relación con el embarque, el desembarque y el tránsito de la gente de mar en los puertos, pero que el instrumento ya se estaba aplicando plenamente. En 2013, los DIM habían sido expedidos por el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructura, y el único requisito aplicable era que la gente de mar fuera titular de una libreta de inscripción marítima válida. Se habían expedido 40 DIM, cifra que representa bastante menos que el 1 por ciento de la gente de mar croata (15 000 personas, aproximadamente). La oradora dice que, en su experiencia, sólo la gente de mar que se dirigía a determinados puertos solicitaba la expedición de DIM. Añadió que la validez de dichos documentos podía verificarse en línea en el sitio web del Ministerio.
- 15.** Una representante del Gobierno de Panamá indicó que su país no había ratificado el Convenio núm. 185. En Panamá, además del DIM, emitido por la Autoridad Marítima y similar al propuesto en el Convenio núm. 185, para el acceso de la gente de mar al país se exigía un visado emitido por la Dirección Nacional de Migración, por una duración de 30 días. Para obtener dicho visado, el agente naviero, previa llegada al puerto, debía presentar copia del DIM, el cual a su vez no suprimía la necesidad del pasaporte. Con la regulación nacional actual era imposible exigir un único documento. En caso de nacionalidades restringidas, la gente de mar debía ir acompañada de un custodio. Por el momento, el acceso de la gente de mar al país estaba restringido en cuanto a los documentos exigidos, y se estaba contemplando la posibilidad de ratificar el Convenio.

- 
- 16.** Una representante del Gobierno del Reino Unido recordó que el Reino Unido había ratificado el Convenio núm. 108 y estaba considerando la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 185. El obstáculo que se interponía a la ratificación era el alto costo que entrañaba la producción de DIM y su verificación, y las pocas ventajas que ello presentaba, salvo si otros países aceptaban reconocer dichos documentos para facilitar la circulación de la gente de mar. Su Gobierno deseaba conocer las líneas de acción propuestas por los países que exigían visados.
- 17.** Una representante del Gobierno del Brasil indicó que el Brasil había ratificado el Convenio núm. 185 con relativa rapidez en comparación con los plazos de ratificación de otros convenios de la OIT. En el momento de la ratificación, las autoridades marítimas no habían podido obtener aprobación presupuestaria para poner en práctica las medidas necesarias a fin de aplicar el Convenio. Era menester simplificar los trámites si se quería promover la aplicación del Convenio. En América del Sur, los gobiernos habían concertado muchos acuerdos en relación con los DIM con arreglo al Convenio núm. 108, y estaban dispuestos a aplicar el Convenio núm. 185. La reunión en curso ofrecía la oportunidad de simplificar los anexos del Convenio. El Gobierno del Brasil estaba dispuesto a promover la colaboración entre las autoridades encargadas de otorgar visados, de aduanas y de inmigración; la oradora subrayó, además, la importancia de crear alianzas tripartitas nacionales e internacionales para facilitar la concesión de permisos para bajar a tierra.
- 18.** Un representante del Gobierno de los Estados Unidos explicó que los Estados Unidos se contaban entre los países que exigían visados para la gente de mar. En 2010, la información relativa a la identificación de la gente de mar y la documentación correspondiente, como sus competencias profesionales, se habían reagrupado en un documento denominado «Merchant Mariner Credentials» (Certificación de Marino Mercante), que cumplía con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación). Se había previsto que tal certificación de los marinos mercantes pudiera cumplir con los requisitos técnicos establecidos en el Convenio núm. 185, en caso de que los Estados Unidos decidieran ratificarlo. Otros aspectos, como la base de datos y los lectores de tarjetas deberían estar también en consonancia con lo dispuesto en el Convenio. No obstante, la principal razón por la que no se ratificaba el Convenio se refería a los requisitos relativos a los visados.
- 19.** Otro representante del Gobierno de los Estados Unidos indicó que la Ley de Inmigración y Nacionalidad, por la que se regía la admisión de extranjeros a los Estados Unidos y su territorio, exigía a todas las personas que viajaran a los Estados Unidos estar en posesión de un pasaporte y de un visado de no inmigrante válidos (debiéndose presentar uno u otro según el caso). El visado previsto para la gente de mar (visado D) permitía la entrada de gente de mar cuya intención fuera desembarcar por un período de tiempo limitado y únicamente a los efectos de hacer escala, y partir en el mismo buque en que hubiera llegado. El Gobierno de los Estados Unidos no estaba en condiciones de admitir a gente de mar en los Estados Unidos estableciendo como único requisito ser titular de un DIM, por muy fiable que fuera este documento, habida cuenta del proceso de examen previo aplicable. En el marco de ese proceso, los funcionarios consulares verificaban si a la persona se le habían denegado visados anteriormente, observaban y evaluaban el comportamiento de los solicitantes de visados, comparaban la información del solicitante con otras bases de datos federales y, por último, evaluaban si la persona tenía intenciones de convertirse en un inmigrante, si constituía una amenaza potencial para la seguridad nacional o si no era idóneo para recibir un visado por alguna otra razón. El procedimiento actualmente propuesto por la OIT en relación con los DIM no respondía adecuadamente a las exigencias de los Estados Unidos en esos aspectos. Además, en 2004, el Departamento de Estado había dejado de expedir a las tripulaciones visados colectivos por motivos de seguridad, a fin de asegurarse de que cada uno de los tripulantes que arribara a los Estados

---

Unidos tuviera que completar primero una solicitud de visado para no inmigrantes, presentar un pasaporte válido y someterse a una entrevista y a la comprobación de sus antecedentes. La OIT había sugerido otras dos posibles vías que permitirían a los Estados Unidos lograr una equivalencia sustancial basándose en los DIM para tramitar los visados con fines de licencia en tierra, a saber, la institución de un mecanismo de expedición de visados más rápido — que no comportara una entrevista consular — y la expedición de un visado de corta duración en el puerto. Ninguna de las dos opciones resultaba aceptable para los Estados Unidos en ese momento. Sin embargo, el orador dijo que los Estados Unidos considerarían la posibilidad de facilitar el calendario de entrevistas para la obtención de visados a los solicitantes titulares de un DIM, y que ya tenían en cuenta los DIM para determinar si las personas reunían los requisitos necesarios para obtener el visado de tripulante.

- 20.** Un representante del Gobierno de Dinamarca recordó que Dinamarca no había ratificado aún el Convenio núm. 185. La gente de mar danesa contratada para cumplir funciones comprendidas en el documento sobre dotación mínima segura debía ser titular de una libreta marítima válida, también conocida como «libreta del marino», que hacía las veces de DIM. Para obtener la libreta marítima, la gente de mar tenía que tener ciudadanía danesa. La libreta se otorgaba por lo general en un plazo de una semana después de haberla solicitado en línea y a ella se atribuía un número único de documento que se registraba en una base de datos electrónica, lo que permitía verificar fácilmente la validez y autenticidad. La experiencia con las libretas marítimas y la cooperación con las administraciones marítimas nacionales a fin de verificar su validez fue mayormente positiva. Las nuevas reglamentaciones aplicables a la gente de mar no danesa que estuviera en tránsito o en proceso de cambio de tripulación (que había entrado en vigor en 2014) reconocen los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185 como documento de viaje válido equivalente a un pasaporte.
- 21.** Un representante del Gobierno de las Islas Marshall recordó que las Islas Marshall habían ratificado el Convenio núm. 185 en agosto de 2011 y que, desde entonces, no habían experimentado dificultad alguna en la aplicación del Convenio, en particular por lo que respecta a asegurar que la gente de mar tuviera todos los documentos necesarios, fundamentalmente un pasaporte nacional, requisito previo a la expedición de los DIM. Se había elaborado una base de datos nacional extensa a la que la Administración Marítima y Empresarial de las Islas Marshall (Maritime and Corporate Administrators) podía acceder a través del sitio web del proveedor de servicios. El Gobierno de las Islas Marshall puso en práctica un código de respuesta rápida (Código QR), a saber, un formulario con un código de barras bidimensional que permitía el acceso a los datos de la gente de mar, incluidas sus fotografías, a efectos de verificación. El código de barras bidimensional con información sobre las huellas dactilares de la gente de mar, previsto en el Convenio, no tenía un uso práctico relevante a la hora de verificar la identidad de la gente de mar. El orador propuso hacer una demostración del funcionamiento del Código QR.
- 22.** Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia recordó que el Gobierno de la Federación de Rusia había completado el proceso de aplicación del Convenio núm. 185 mediante la aprobación del marco legislativo necesario y la implantación del sistema nacional de expedición de DIM en 2009. El país contaba además con una base de datos electrónica nacional operativa, gestionada por la Agencia Federal de Transporte Marítimo y Fluvial, y con un centro de coordinación permanente destinado a responder a las consultas de las autoridades extranjeras competentes. Se habían expedido DIM en 28 puertos marítimos y fluviales de todo el país, todos ellos conectados con la base de datos nacional mediante una red de datos protegidos. La tecnología biométrica empleada en el sistema había superado todas las pruebas de la OIT en 2008 y se ajustaba a la norma establecida en el Documento 9303 de la OACI. Se habían expedido más de 180 000 DIM desde 2010 y, en 2011, se había realizado una inspección independiente del sistema, de conformidad con el artículo 5, 4) del Convenio. Los resultados de dicha inspección, que

---

confirmaron que el sistema cumplía plenamente con las disposiciones del Convenio, se habían comunicado a la OIT. Sin embargo, aún no se había publicado la lista de Estados que habían ratificado el Convenio y cumplían cabalmente sus requisitos; el orador pidió que tal lista se publicara cuanto antes. Con respecto al artículo 6, 7) del Convenio, propuso que se formulara una lista de criterios específicos para la protección y expedición de DIM que garantizara que la gente de mar con DIM válidos tuviera derecho a estar en tránsito sin necesidad de un visado.

- 23.** Un representante del Gobierno de España describió la experiencia de la aplicación en su país del Convenio núm. 185, cuya ratificación en 2011 había supuesto importantes inversiones económicas, en particular en lo relativo a material técnico (software) y a formación de personal. En España, el organismo encargado de expedir los DIM era la Administración Marítima. Para facilitar la toma de huellas digitales, se había decidido que tal trámite se podía realizar en oficinas oficiales de la Administración Marítima y en oficinas de los puertos españoles. Agregó que, debido al gran número de pedidos de DIM, en 2012 se había decidido limitar su emisión a la gente de mar embarcada en buques mercantes, y posteriormente extenderla a la gente de mar embarcada en buques pesqueros. Actualmente existían 12 000 documentos expedidos a la gente de mar.
- 24.** Un representante del Gobierno de Francia estimó que las cuestiones técnicas habían vuelto más compleja la aplicación del Convenio. Los DIM eran muy importantes para que la gente de mar pudiera bajar a tierra, lo cual era un derecho fundamental de estas personas, pero también para la seguridad en general. Sin embargo, se planteaban ciertas dificultades en cuanto a la aplicación del nuevo sistema, entre ellas, la necesidad de adoptar las leyes pertinentes. Se planteaba la cuestión de determinar a qué gente de mar se aplicaban y si entre ellos se encontraban los pescadores. Las dificultades tecnológicas obedecían a la rápida evolución de las soluciones adoptadas, en un primer momento el código de barras y luego las microplaquetas y la tecnología biométrica. Los DIM debían estar en consonancia con los otros sistemas normalizados a escala internacional, vinculados con el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), y de acuerdo con los criterios de la OACI. El Convenio debía evolucionar a la par de la evolución de las reglas internacionales. A ese respecto, Francia estimaba que los DIM biométricos debían seguir siendo facultativos. La Administración de Asuntos Marítimos y las demás administraciones competentes debían actuar en sintonía con los servicios estatales encargados de controlar el ingreso de personas al territorio francés. Por último, el orador señaló que pese a las limitaciones presupuestarias existentes, Francia estaba esforzándose por aplicar el Convenio.
- 25.** Un representante del Gobierno de Noruega señaló que Noruega había ratificado el Convenio núm. 108, pero no el Convenio núm. 185, y que había avanzado en el proceso de expedición de nuevos DIM, en cooperación con el Ministerio de Justicia y el Ministerio de Relaciones Exteriores. La libreta de servicio, que ya se había utilizado con anterioridad, llevaba ahora utilizándose dos generaciones. Si bien la producción de los DIM resultaba onerosa (40 euros cada DIM frente a 4 euros para elaborar una libreta de servicio), su control no resultaba oneroso en absoluto y la propia gente de mar podía leerlos, usando una aplicación para teléfonos móviles, por ejemplo. El principal obstáculo que se interponía a la ratificación del Convenio núm. 185 se refería a los requisitos aplicables al visado, y también al hecho de que había muy pocos países que por el momento expedían DIM. El nuevo DIM de Noruega se ajustaría a lo dispuesto en el Convenio núm. 185 y el Documento 9303 de la OACI.
- 26.** Una representante del Gobierno de Filipinas dijo que Filipinas, que había ratificado el Convenio núm. 185 en 2012, era consciente de la importancia de facilitar los permisos para bajar a tierra y el tránsito de la gente de mar. La libreta de identidad y de inscripción marítima de la gente de mar que expedía su país estaba en consonancia con lo dispuesto en el Convenio núm. 108. Debido a limitaciones administrativas y presupuestarias, había sido

---

necesario un cierto tiempo para que Filipinas estuviera en condiciones de aplicar el Convenio núm. 185 pero el país se estaba dotando de la infraestructura necesaria. Con todo, las repercusiones de los cambios que había que introducir para aplicar el Convenio núm. 185 seguían suscitando preocupación. Había que tomar en consideración el costo y la eficacia del sistema y la necesidad de que la gente de mar no se viera perjudicada.

27. Una representante del Gobierno de Letonia recordó que Letonia había ratificado el Convenio núm. 108 pero no el Convenio núm. 185, y dijo que la libreta marítima vigente era conforme a las normas de la OACI. Recalcó que no sólo era un documento de identidad sino que en ella se dejaba también constancia del servicio en el mar. Era importante que los países que no habían ratificado el Convenio núm. 185 y que se planteaban ratificarlo tuviesen conocimiento de los problemas que habían surgido y de las soluciones propuestas.
28. Un representante del Gobierno de la India dijo que su país había ratificado el Convenio núm. 108, pero no así el Convenio núm. 185. La India expedía una libreta marítima, que servía de documento de identidad y de registro del servicio de la gente de mar. El documento estaba dotado de ciertos dispositivos de seguridad, pero no contenía datos biométricos. La Ley Marítima de la India contenía disposiciones que habilitaban la expedición de los DIM, y el país había avanzado considerablemente en el establecimiento de la infraestructura y las aplicaciones informáticas necesarias. Sería menester, sin embargo, conocer las conclusiones de la Reunión en lo referente a la tecnología necesaria para garantizar que los DIM que se expidiesen fueran legibles y aceptados en todo el mundo.
29. La Secretaria General, en respuesta a una pregunta planteada por el representante del Gobierno de la Federación de Rusia sobre la lista de países que habían cumplido lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio núm. 185, explicó que el atraso en publicar tal lista se había debido en parte a la necesidad de esperar a que otros países que deseaban figurar en la lista hiciesen llegar su solicitud. Además, de conformidad con el procedimiento adoptado por el Consejo de Administración, se había solicitado a los interlocutores sociales rusos que presentasen información y comentarios, pero aún no se había recibido respuesta alguna. Actualmente, sólo dos de los países que podrían reunir los requisitos necesarios habían realizado la evaluación pertinente y habían solicitado ser incluidos en la lista. Manifestó su reconocimiento a los países que habían seguido el procedimiento debido y facilitado la información necesaria, así como la esperanza de que las orientaciones proporcionadas en la Reunión contribuyesen a resolver los posibles problemas y a avanzar en el proceso. Con respecto a la pregunta sobre qué se requeriría para que la gente de mar tuviera permiso para bajar a tierra sin necesidad de visado recordó que, de conformidad con el artículo 5, 9) del Convenio, el reconocimiento de los DIM expedidos por los Estados que habían ratificado el Convenio quedaba subordinado a que éstos cumplieran los requisitos mínimos establecidos en el Convenio y, en particular, en el anexo III. Recordó que la Oficina había estudiado múltiples opciones con el Gobierno de los Estados Unidos para tratar de establecer un conjunto de modalidades que fueran equivalentes sustancialmente a los requisitos del Convenio.

## **V. Examen de las opciones para la modificación de los anexos del Convenio núm. 185**

30. Un experto técnico, asesor de la Oficina, presentó las diferentes opciones para la modificación de los anexos del Convenio núm. 185 expuestas en el documento técnico de referencia.
31. El Vicepresidente armador planteó la cuestión de las consecuencias jurídicas y financieras de la modificación de los anexos para los países que ya habían ratificado y aplicado el

---

Convenio núm. 185, y la cuestión de la situación de las ratificaciones en curso en caso de que se modificaran los anexos.

32. La Secretaria General recordó que el Convenio núm. 185 era innovador, ya que era el primer instrumento de la OIT en el que se establecía un procedimiento simplificado de enmienda para sus anexos. Esta innovación había resultado necesaria dado que, en el momento de su adopción, aún no existía la tecnología interoperable. En el artículo 3 del Convenio se preveía la posibilidad de modificar el anexo I a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 8. Además, en el artículo 3, 1), se disponía lo siguiente: «Cuando se decida adoptar una enmienda, se deberá especificar la fecha a partir de la cual ésta surtirá efecto, teniendo en cuenta la necesidad de conceder a los Miembros tiempo suficiente para que procedan a la revisión necesaria de sus documentos nacionales de identidad de la gente de mar, y de los procedimientos correspondientes.» La decisión de modificar los anexos tendría que tomarse mediante la celebración de negociaciones tripartitas, que deberían dar lugar a la adopción de las recomendaciones que fuesen necesarias. En respuesta a una solicitud de aclaración formulada por el representante del Gobierno de Liberia, la oradora recordó que, en el artículo 8, 2) del Convenio, se disponía que todo Miembro que hubiese ratificado el Convenio podría notificar al Director General, por escrito y en un plazo de seis meses contados desde la fecha de la adopción de la modificación, que esta última no entraría en vigor para dicho Miembro, o entraría en vigor en una fecha posterior, previa notificación escrita. Por lo tanto, los países que habían ratificado el Convenio podrían, en caso de dificultad, decidir no dar efecto a las modificaciones de sus anexos, o podrían otorgarse más tiempo para que las modificaciones entraran en vigor.
33. Un representante de la OMI observó que las disposiciones del artículo 8, 2) eran similares a las de los instrumentos de la OMI en las que se establecían procedimientos de aceptación tácita para las enmiendas. Según la experiencia de la OMI, era muy poco frecuente que los países optaran por no hacer enmiendas.
34. En respuesta a una pregunta sobre el análisis de costos y beneficios solicitado por el Consejo de Administración, un experto técnico, asesor de la Oficina, indicó que si bien los costos relativos a las opciones presentadas en el documento de referencia eran estimaciones razonables, éstos podían afinarse aún más.
35. El Vicepresidente de la gente de mar declaró que no sería apropiado mantener la tecnología especificada en los anexos existentes. Era necesario encontrar soluciones que pudieran utilizarse en los próximos decenios.
36. La Presidenta invitó a los participantes a que examinaran una serie de cuestiones preparadas por la secretaría a efectos de determinar las preferencias con respecto a las opciones tecnológicas disponibles.

### **Almacenamiento de datos – DIM con microplaqueta de circuito integrado (chip) o con código de barras bidimensional**

37. El Vicepresidente armador subrayó que en el mundo actual el uso de la tecnología digital estaba muy difundido. Sin embargo, cabía tener en cuenta que algunos gobiernos expedían los DIM haciendo uso del código de barras bidimensional.
38. El Vicepresidente de la gente de mar opinó que había llegado el momento de adoptar la microplaqueta de circuito integrado sin contacto, pues la tecnología actual lo permitía. No obstante, destacó que correspondía a los gobiernos tomar esa decisión.



- 
39. Durante la discusión, los representantes de los Gobiernos de Croacia, India, Islas Marshall, Panamá y Federación de Rusia señalaron que preferían seguir utilizando el código de barras bidimensional. El representante del Gobierno de las Islas Marshall subrayó que sería muy complejo y costoso incorporar la microplaqueta de circuito integrado sin contacto en los DIM.
  40. En respuesta a una solicitud de aclaración formulada por el Vicepresidente armador, un experto técnico, asesor de la Oficina, indicó que, en los últimos años, se había extendido considerablemente el uso de la tecnología que consistía en almacenar una imagen facial en una microplaqueta de circuito integrado sin contacto, a la que además se podía acceder más fácilmente. Se podía leer estos documentos en los teléfonos inteligentes provistos de la aplicación apropiada. Con respecto a la protección de la información básica contenida en los DIM, que sería similar a la que figuraba en la primera página de un pasaporte, el sistema ofrecía cierta protección a través del control de acceso básico. En respuesta a otra solicitud de aclaración, el orador observó que, desde hacía algunos años, en el marco de las discusiones de la OACI, se proponían los visados electrónicos, si bien éstos aún no se habían puesto en práctica. En su opinión, podrían constituir una opción en el futuro. En respuesta a una solicitud de aclaración de la representante del Gobierno del Canadá, el orador convino en que la huella digital almacenada en el código de barras bidimensional era biométrica. Sin embargo, de conformidad con la nueva versión del Documento 9303 de la OACI, los datos biométricos que figuraban en los documentos de identidad tenían que almacenarse en la microplaqueta de circuito integrado sin contacto.
  41. Los representantes de los Gobiernos del Brasil, Canadá, China, España, Francia, Noruega y Reino Unido indicaron que estaban a favor de la microplaqueta de circuito integrado sin contacto.
  42. Un representante del Gobierno de Dinamarca subrayó que era necesario aplicar la tecnología más moderna, aunque también era esencial tener en cuenta los costos.
  43. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia recordó que la microplaqueta de circuito integrado sin contacto aumentaría el costo de DIM de manera significativa.
  44. En respuesta a una solicitud de aclaración formulada por el Vicepresidente armador, el experto técnico indicó que la mayoría de los lectores de pasaportes electrónicos de página completa podían leer las imágenes faciales, así como los códigos de barras, si se los configuraba para ello. No obstante, actualmente, la mayoría de los lectores de pasaportes no estaban configurados para leer códigos de barras bidimensionales.
  45. El Vicepresidente armador observó que la mayoría de los representantes de los gobiernos parecía preferir la microplaqueta de circuito integrado sin contacto.
  46. El Vicepresidente de la gente de mar declaró que estaba a favor de examinar la opción de la microplaqueta de circuito integrado sin contacto. Sin embargo, señaló, que algunos representantes gubernamentales se habían limitado a referirse a la tecnología utilizada actualmente y no parecían haber expresado una preferencia clara.
  47. Un representante del Gobierno de Panamá señaló que, pese a que su país aún no había ratificado el Convenio, ya estaba aplicando el sistema de código de barras y tendría que analizar detenidamente la posibilidad de modificarlo.
  48. Un representante del Gobierno de Letonia planteó la cuestión de saber qué sucedería de aquí a diez años si no se modificaban los anexos y se mantenía la tecnología del código de barras bidimensional.

- 
49. Una representante del Gobierno de China declaró que las tecnologías necesarias ya existían en su país, por lo que su Gobierno estaba listo para establecer un DIM con microplaqueta de circuito integrado sin contacto, pese a que la nueva tecnología necesaria supondría un aumento de los costos. Se solicitarían servicios de asistencia técnica a las organizaciones internacionales pertinentes, en especial a la OACI. En China, el paso siguiente supondría asegurar la coordinación con otras administraciones, en particular con el Departamento Marítimo que expedía los DIM, y con los demás departamentos administrativos que validaban los documentos.
50. La Secretaria General reiteró que los requisitos técnicos relativos a los DIM se habían incorporado en los anexos, y no en el cuerpo del Convenio, de modo que pudieran modificarse mediante el procedimiento simplificado de enmienda. Cuando se modificaran los anexos, la dificultad consistiría en dar a los países el tiempo necesario para adaptarse y proceder a los ajustes necesarios.
51. En respuesta a una pregunta formulada por el Vicepresidente armador, el experto técnico explicó que toda la información pertinente estaría almacenada en la microplaqueta de circuito integrado incorporada en el documento autónomo, sin necesidad de disponer de una base de datos externa. Los DIM no serían más grandes que un pasaporte y, de conformidad con el Documento 9303 de la OACI, podrían tener el tamaño de una tarjeta de crédito. La estructura de la zona de lectura mecánica del documento no había cambiado desde 2003, por lo que debería seguir siendo posible leer los DIM que habían sido expedidos y contenían una microplaqueta de circuito integrado. La zona de lectura mecánica contenía un número muy limitado de datos, a saber, el nombre del marino, la fecha de expedición, la fecha de vencimiento, y el Estado expedidor. Por último, en respuesta a un comentario formulado por el representante del Gobierno de Panamá, el orador explicó que, a diferencia de la tecnología para la lectura de las microplaquetas de circuito integrado sin contacto, el uso de equipos que permitían leer códigos de barras bidimensionales no se había generalizado en las fronteras.

### **Modificación de los datos biométricos consistente en reemplazar la huella dactilar almacenada en un código de barras por una imagen facial**

52. El Vicepresidente armador observó que, si bien la tecnología de reconocimiento de la imagen facial era más moderna, se necesitaban aclaraciones en cuanto a su grado de fiabilidad.
53. Un experto técnico asesor de la Oficina recordó que, en el momento de la adopción del Convenio núm. 185, se había preferido la tecnología de reconocimiento de la huella dactilar a la tecnología de reconocimiento de la imagen facial porque esta última no era suficientemente precisa. Desde entonces, había mejorado mucho la precisión de la tecnología de reconocimiento de la imagen facial y ambas opciones eran viables.
54. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que tenía preferencia por el reconocimiento de la imagen facial, pues parecía ofrecer una mayor protección. Además, el uso de esta tecnología se había generalizado en la confección de pasaportes.
55. Un representante gubernamental de Panamá dijo que la consultación con técnicos indicaba que los controles faciales no eran el mejor sistema, y que los sistemas de la firma digital y de la huella digital eran más fiables para la identificación de los marinos y la seguridad de los documentos.

- 
56. El experto técnico observó que, en muchos países, los datos referentes a las huellas dactilares se trataban con más precaución que las imágenes faciales. Agregó que una de las ventajas de las imágenes faciales era que podían verificarse manualmente. De acuerdo con las normas ISO pertinentes, las microplaquetas de circuito integrado sin contacto podían contener a la vez datos referentes al reconocimiento de huella digital, la imagen facial y el iris ocular. Explicó que la norma ISO/IEC 19794-2: 2005 ya establecía una norma para los datos referentes a la imagen facial, la cual se mencionaba en la norma SID-0002. Si los DIM existentes se habían emitido en pleno cumplimiento de la norma SID-0002, las imágenes faciales estarían ya de conformidad con esa norma.
  57. Un representante del Gobierno de Liberia comentó que, si se adoptaran las microplaquetas de circuito integrado sin contacto y las tecnologías de reconocimiento facial, los DIM se asemejarían a los pasaportes electrónicos en su forma y funciones. En vista de que era necesario que los DIM fueran documentos independientes, la gente de mar estaría obligada a llevar consigo dos documentos que cumplieran prácticamente las mismas funciones.
  58. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia observó que, a pesar de los avances tecnológicos, el reconocimiento facial no era tan preciso como el reconocimiento de la huella dactilar.
  59. Un representante del Gobierno de la India señaló que los pasaportes y los pasaportes electrónicos coexistirían con los DIM. Era necesario que los gobiernos tuvieran en cuenta los costos que implicaba la aplicación de las nuevas tecnologías, la necesidad y el deseo de esas tecnologías y su impacto en países como la India, que se hallaban en una fase avanzada de la puesta en práctica de DIM que se ajustaban a lo dispuesto en los anexos vigentes.
  60. Una representante del Gobierno de Croacia declaró que los DIM expedidos actualmente por su país ya incluían tanto los datos referentes a la huella dactilar como a la imagen facial.
  61. Una representante del Gobierno del Brasil recordó que el objetivo de la reunión era promover la ratificación generalizada del Convenio, pues éste no había sido tan ampliamente ratificado como el Convenio núm. 108. Si bien los países que ya habían aplicado la tecnología del código de barras podían ser reacios a proceder a los cambios necesarios, el Gobierno del Brasil prefería la adopción de la tecnología de reconocimiento facial.
  62. El Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo en que el objetivo de la Reunión era alentar la ratificación del Convenio y facilitar la vida de la gente de mar. A este respecto, era importante escuchar la opinión de los principales Estados rectores del puerto.
  63. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos indicó que, a pesar de que se seguirían exigiendo visados, desde un punto de vista técnico, sería mejor que los SID se asemejaran más a los pasaportes electrónicos y, por lo tanto, incorporaran microplaquetas de circuito integrado sin contacto e imágenes faciales.
  64. Representantes de los Gobiernos del Brasil, Dinamarca, Noruega y Reino Unido indicaron su preferencia por el reconocimiento de la imagen facial.
  65. Una representante del Gobierno del Canadá observó que, aunque su país había desarrollado un sistema basado en la tecnología de la huella digital, podría considerarse la posibilidad de actualizar la tecnología a su debido tiempo. Añadió que la tecnología de la huella digital planteaba algunas dificultades y que la imagen facial podría ser la mejor solución.

- 
66. Un representante del Gobierno de Francia señaló que la incorporación de la imagen facial sería un nuevo elemento de los DIM, si bien ya existía en los pasaportes. Probablemente no sería necesario incluir una nueva fotografía en el DIM, pues podría utilizarse la misma imagen que la que figuraba en el pasaporte. Los avances tecnológicos que se estaban examinando darían lugar a que los DIM se parecieran mucho a los pasaportes, a pesar de que no eran documentos de viaje. La tecnología seleccionada para confeccionar los DIM no se mantendría actualizada por mucho tiempo, lo que plantearía dificultades para los países que hubieran aplicado el Convenio pues tendrían que modificar nuevamente sus sistemas.

## **Incorporación de una firma digital**

67. En respuesta a una solicitud de aclaración del Vicepresidente armador, un experto técnico asesor de la Oficina explicó que mediante la firma digital se podía garantizar de forma matemática que un documento no había sido alterado después de la firma. La firma digital se podía utilizar de distintas maneras como, por ejemplo, incorporándola en una microplaqueta de circuito integrado u ocultándola en una fotografía. Por otra parte, de conformidad con el Documento 9303 de la OACI, la autoridad expedidora debía utilizar firmas digitales que la autoridad encargada del control del documento pudiese verificar. La firma digital no requería el uso de un código diferente para cada marino, ya que había una sola firma para cada gobierno, que poseía su propia clave maestra.
68. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar respaldaron la incorporación de la firma digital en el DIM.
69. En respuesta a un comentario del representante del Gobierno de los Estados Unidos, el experto técnico convino en que el costo era uno de los principales obstáculos para la adopción de la tecnología de la firma digital. Para los miembros del sistema de directorio de claves públicas de la OACI dicho costo, que se revisaba anualmente e incluía tanto los costos fijos como los costos variables determinados en función del número de países que participaban en el sistema, ascendía actualmente a unos 56 000 dólares de los Estados Unidos por año.
70. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia declaró que no estaba a favor de la adopción de la tecnología de la firma digital, ya que ello implicaría un aumento considerable de los costos. Si bien los DIM eran documentos independientes, tenían que ir acompañados de un pasaporte, en el cual ya figuraba una firma digital.
71. Un representante del Gobierno de Indonesia convino en que debía adoptarse la tecnología más utilizada que ofreciera la mejor protección de los derechos de la gente de mar. Sin embargo, deberían tenerse en cuenta los aspectos financieros a fin de evitar que la expedición de los DIM se convirtiera en una carga excesiva para los países ratificantes.
72. Un representante del Gobierno del Reino Unido expresó su preferencia por la incorporación de la firma digital en los DIM.
73. El asesor técnico observó que, habida cuenta de que se estaba considerando la posibilidad de armonizar los DIM con la tecnología del pasaporte electrónico, era evidente que se les incorporaría una firma digital basada en el sistema de directorio de claves públicas de la OACI. En respuesta a las preocupaciones planteadas por un representante del Gobierno de Indonesia, el orador convino en que los Estados Miembros necesitarían tiempo suficiente para poner en práctica la firma digital, especialmente en el caso de los países ratificantes que no eran actualmente miembros del sistema de directorio de claves públicas de la OACI. Si bien no era difícil convertirse en un miembro de dicho sistema pues sólo se requería que el representante del país en la OACI firmara el Memorando de

---

Entendimiento, habría que desarrollar la infraestructura necesaria para la firma digital. Convendría tomar en cuenta el tiempo que requería la puesta en práctica de los cambios técnicos necesarios en el momento de fijar el período de transición anterior a la entrada en vigor de las enmiendas.

74. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que, a su entender, si un país ya era miembro del sistema de directorio de claves públicas de la OACI para los pasaportes electrónicos, la utilización de este sistema para los DIM no entrañaría ningún costo adicional. Por otra parte, también entendía que los costos serían menores si un mayor número de gobiernos se adhería al sistema.

### **Autenticación – Centro de coordinación de puntos focales o sistema de directorio de claves públicas de la OACI**

75. Un experto técnico, asesor de la Oficina, explicó que el Convenio núm. 185 disponía que cada Estado ratificante debía designar un centro permanente de coordinación encargado de responder a las solicitudes de información cursadas por los servicios de inmigración u otras autoridades competentes en relación con la autenticidad y la validez de los DIM. Estas entidades de coordinación existían en algunos países. Sin embargo, no siempre era fácil que las autoridades de un país supieran cuál era, en el país expedidor, la autoridad con la que debían ponerse en contacto a los efectos de verificar los DIM. La OIT podría crear y poner en funcionamiento un centro de coordinación de puntos focales para la verificación de los DIM por vía telefónica o electrónica, si bien los costos que ello entrañaría serían muy elevados. Por otra parte, el sistema de directorio de claves públicas de la OACI ofrecía el mismo servicio para que los pasaportes pudieran verificarse de forma automática, pero sólo se podría utilizar si se adoptaba la opción de la firma digital. De lo contrario, sería necesario crear un centro de coordinación de puntos focales específico para los DIM.
76. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar expresaron su preferencia por el sistema de directorio de claves públicas de la OACI.
77. Un representante del Gobierno de Panamá dijo que la verificación de los DIM tenía que hacerse a través de la autoridad expedidora, como era el caso en su país.
78. Un representante del Gobierno de Dinamarca expresó su preferencia por el sistema de directorio de claves públicas de la OACI. Si bien su país no participaba actualmente en el sistema, la creación de un centro de coordinación de puntos focales crearía probablemente dificultades en términos de costos y protección de datos.
79. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos confirmó que su país participaba en el sistema de directorio de claves públicas de la OACI.
80. Un representante del Reino Unido confirmó que una única autoridad emitía las claves públicas necesarias para el uso del sistema, y que no habría ningún costo suplementario por la utilización de este sistema para otro servicio, como la verificación de los DIM.

### **Promoción de la ratificación y aplicación del Convenio núm. 185**

81. La Presidenta pidió a los expertos que indicaran las medidas que convendría adoptar para alentar a los países que aún no lo habían hecho a que ratificaran el Convenio núm. 185.

- 
- 82.** Un representante del Gobierno de Dinamarca se refirió a las nuevas normas de exención de visado aplicables en su país a la gente de mar que no era danesa, las cuales habían sido adoptadas en consulta con los interlocutores sociales y se aplicaban cuando un marino poseía un DIM válido expedido de conformidad con los Convenios núms. 108 ó 185. Estas normas habían permitido que se procediera con mayor flexibilidad en lo que respectaba al permiso para bajar a tierra, el tránsito y el cambio de tripulación, sin comprometer la seguridad. Estas reglas también se aplicaban a los buques que realizaban un cambio de tripulación sin atracar en un puerto danés, por ejemplo, cuando pasaban por las aguas territoriales danesas o estaban fondeados en las mismas. La gente de mar también estaba exenta de la obligación de obtener un visado para el permiso para bajar a tierra en el puerto de escala del buque, en caso de que se hubiera presentado una lista de la tripulación a las autoridades antes de la llegada del buque a puerto. Por lo tanto, se reconocía a los documentos de identidad expedidos a los marinos de conformidad con los Convenios núms. 108 y 185 la misma validez que la de un pasaporte. Quedaba claro que al establecer las normas mencionadas Dinamarca había tomado en consideración dichos Convenios.
- 83.** Un representante del Gobierno de Noruega indicó que su país estaba tomando las medidas necesarias para utilizar nuevos DIM que fuesen compatibles con la tecnología actualmente requerida por el Convenio núm. 185. Subrayó que el mayor desafío era la cuestión de los visados y que debía mantenerse el diálogo con los países que seguían experimentando problemas en ese ámbito. Si esa cuestión se resolviera, Noruega podría considerar la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 185, aunque su objetivo actual era expedir DIM que estuvieran en conformidad con lo dispuesto en el Convenio, sin proceder formalmente a la ratificación de éste.
- 84.** Un representante del Gobierno de la India indicó que su país había adoptado medidas con miras a la expedición de DIM compatibles con la tecnología del código de barras bidimensional. Sería necesario analizar los progresos realizados al respecto, así como la brecha existente respecto de la nueva tecnología objeto de examen. Solicitó que la tecnología utilizada no se modificara durante un determinado período de tiempo a fin de dar a los países que la aplicaban cierta holgura.
- 85.** Un experto técnico asesor de la Oficina declaró que, aunque generalmente no era posible detener el progreso tecnológico, actualmente la ISO estaba considerando la posibilidad, después de un precedente establecido por la OACI, de garantizar la validez de una lista de normas biométricas hasta 2033.
- 86.** Una representante del Gobierno del Reino Unido declaró que su país facilitaba el ingreso de la gente de mar en el territorio para que pudiera gozar del permiso para bajar a tierra. El Reino Unido también reconocía los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 108 sin necesidad de visado a los efectos de la repatriación o el traslado. Si la tecnología de reconocimiento facial y los circuitos integrados biométricos se utilizaran en los futuros DIM expedidos en virtud del Convenio núm. 185, tal vez sería posible examinar la posibilidad de conceder el acceso sin visado a todos los marinos titulares de un DIM expedido de conformidad con el Convenio.
- 87.** Una representante del Gobierno de Letonia indicó que, si bien su país reconocía los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185 a los efectos del permiso de bajar a tierra y el tránsito, actualmente no contemplaba la posibilidad de ratificar el Convenio, fundamentalmente por razones financieras.

---

## Utilización de los DIM por los países que no han ratificado el Convenio

- 88.** En respuesta a una solicitud de aclaración respecto de las situaciones en las que los países no ratificantes podrían beneficiarse de la utilización de DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185, un experto técnico asesor de la Oficina explicó que si los DIM llegaran a parecerse mucho a los pasaportes al incorporar la tecnología de reconocimiento facial, una microplaqueta de circuito integrado y una firma digital, la gente de mar poseería dos documentos de muy fácil lectura: el pasaporte normal y el DIM. Si bien, con arreglo al Convenio núm. 185, la gente de mar no tenía la obligación de obtener un visado a los efectos del permiso para bajar a tierra, podría tener que solicitar un visado en un consulado en caso de transferencia o de tránsito y, en esa oportunidad, tener que presentar su pasaporte para la verificación de su identidad y su DIM para la verificación de su condición de gente de mar. En tales casos, los DIM podrían resultar útiles para facilitar el procedimiento de obtención de un visado. Si se utilizara la misma tecnología para los pasaportes y los visados, los consulados estarían equipados para leer y verificar los DIM mediante los lectores de pasaportes. En el caso de los marinos que llegaban a una frontera como, por ejemplo, un aeropuerto, éstos también tendrían que presentar ambos documentos, aunque los gobiernos podrían optar por adoptar medidas como filas especiales para el control de pasaportes a fin de agilizar los trámites de los marinos. Para bajar a tierra en zonas portuarias seguras, el DIM podría ser el único documento exigido y, si contuviera una imagen facial, podría leerse manualmente. Por lo tanto, los países no ratificantes podrían utilizar los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185 a fin de facilitar la obtención del permiso de bajar a tierra, el tránsito y la transferencia de la gente de mar, de conformidad con el Convenio.
- 89.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó que se exigía a los Estados parte en el Convenio FAL de la OMI que autorizaran el permiso de bajar a tierra para la gente de mar sin que se exigiera la obtención de un visado, excepto en caso de problemas relacionados con la seguridad nacional. Sin embargo, los Estados Unidos no han dado efecto a esa disposición. El orador agregó que, en virtud del Acuerdo de Schengen, el permiso para bajar a tierra se limitaba a las inmediaciones de la zona portuaria.
- 90.** Un representante del Gobierno de Dinamarca confirmó que no se exigía que la gente de mar obtuviera un visado para gozar del permiso para bajar a tierra en Dinamarca durante un período de hasta 90 días, siempre que se presentara con antelación la lista de la tripulación y que la gente de mar permaneciera en las inmediaciones del puerto.
- 91.** Un representante del Gobierno de los Estados Unidos reiteró que los DIM podrían resultar útiles para facilitar la expedición de los visados. Durante las entrevistas de control, los DIM, modificados de conformidad con las normas técnicas examinadas, podrían contribuir a establecer que el solicitante era efectivamente un marino. El orador propondría esa posibilidad a las autoridades nacionales competentes.
- 92.** El Vicepresidente de la gente de mar agradeció al representante de los Estados Unidos que se propusiera presentar a su Gobierno la cuestión de la utilización de los DIM para facilitar la expedición de los visados a la gente de mar. Sería un gran paso adelante y contribuiría a mejorar las condiciones de vida de la gente de mar.
- 93.** En respuesta a una solicitud de aclaración formulada por el representante del Gobierno de la India, la Secretaria General indicó que el artículo 6, 6) del Convenio núm. 185 disponía que no se subordinaba el disfrute del permiso de los marinos para bajar a tierra a que éstos fuesen titulares de un visado. Los Estados ratificantes que no estuvieran en condiciones de cumplir cabalmente este requisito debían velar por que en su legislación o su práctica se previeran disposiciones que fueran esencialmente equivalentes.

---

## VI. El camino a seguir

94. El Presidente observó que la Reunión había expresado su preferencia por las opciones A-4 (Elaboración de DIM que funcionen con chips) y A-5 (Cambiar los datos biométricos, a saber cambiar la huella digital de un código de barras por una imagen facial) enunciadas en el documento técnico de referencia.
95. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar se mostraron de acuerdo con estas opciones.
96. Un representante del Gobierno de la India solicitó aclaraciones sobre la ronda adicional de pruebas de interoperabilidad de los sistemas de huellas dactilares propuesta en la opción A-5.
97. El experto técnico recordó que entre la aceptación de los anexos enmendados por parte de la Conferencia Internacional del Trabajo y su aplicación efectiva podía mediar un largo período de transición. Durante ese período, los países que hubieran realizado importantes inversiones en la tecnología dactilar del código de barras bidimensional necesitarían que dicha tecnología mantuviera su vigencia para poder seguir usando los DIM previamente expedidos. La última ronda de pruebas de interoperabilidad había sido llevada a cabo por la OIT en 2008. El ejemplo del programa Minutia Exchange (MINEX) ponía de relieve que para usar la tecnología de huellas dactilares era preciso llevar a cabo constantes pruebas. Aun modificándose los DIM para incluir una imagen facial, sería precisa una ronda final de pruebas de interoperabilidad para los sistemas de huellas dactilares, con vistas a apoyar a los países que seguían usando esa tecnología y, dados los costos asociados, habría que incluirla en la recomendación dirigida al Consejo de Administración. La OIT podía ayudar a países que tuvieran dificultades para dotarse de la tecnología de huellas digitales que había sido incluida en la lista de la OIT y seguía disponible.
98. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos, refiriéndose al tiempo necesario para adoptar la nueva tecnología propuesta, sugirió que cabía proponer diferentes períodos de transición para la aceptación de las nuevas tecnologías y la aplicabilidad de la tecnología antigua.
99. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que había varias categorías de países, a saber: los que habían ratificado y aplicado íntegramente el Convenio, los que habiéndolo ratificado no lo habían aplicado y los que no lo habían ratificado. Cada una de las diferentes categorías de países debería contar con un período de aplicación razonable, en lugar de un período general de transición de cinco años. Por ejemplo, podía concederse un período máximo de dos años a los países que ya usaran pasaportes electrónicos y aplicaran el sistema de directorio de claves públicas de la OACI pero aún no hubieran aplicado el Convenio núm. 185 y un período máximo de tres años a aquellos que no usaran pasaportes electrónicos y no aplicaran el sistema de directorio de claves públicas de la OACI ni el Convenio. En cuanto a los países que hubieran ratificado y aplicado plenamente el Convenio, podían disponer de un plazo máximo de cinco años, ya que habían realizado una inversión importante y habían expedido DIM. Cabía establecer un período de un año para los países que no hubieran ratificado el Convenio a partir de la fecha de entrada en vigor de su ratificación. Era importante garantizar que si una persona obtenía un DIM válido, este tuviera una validez de cinco años.
100. Un representante del Gobierno de la India dijo que las diversas fechas intermedias durante el período de transición dependerían de los progresos logrados en cada país. Afirmó que debía fijarse un período general de transición de cinco años a partir de la entrada en vigor de los anexos enmendados y que la determinación de las fechas intermedias debía quedar al criterio del gobierno de cada país, en consulta con los interlocutores sociales.



- 
- 101.** Un representante del Gobierno de Dinamarca, hablando en nombre de los Gobiernos de Dinamarca, Letonia, Noruega y Reino Unido, recordó que era importante que la expedición de los DIM generara beneficios para la gente de mar, ya fuera en el marco del Convenio núm. 185 o fuera de él. Era importante, por tanto, tomar en consideración todas las posibilidades. Había que establecer un procedimiento simplificado de identificación de la gente de mar, lo cual podía requerir cambios sustanciales en el Convenio. Sin embargo, lo sensato era considerar opciones que funcionaran bien, en lugar de opciones simples que no resolverían el problema a más largo plazo. Se refirió a una propuesta hecha por el representante del Gobierno del Reino Unido, quien había señalado que su país estaba considerando la posibilidad de crear una «viñeta» que se adheriría a los pasaportes de la gente de mar y serviría como medio de identificación suplementario. El representante del Gobierno de la India convino en que esa opción simplificaría el procedimiento tanto para la gente de mar como para los gobiernos, ya que conllevaba el uso de un único documento de viaje y por consiguiente facilitaría el tránsito. Podía ser una manera económicamente eficiente de verificar la identidad de la gente de mar, para la cual la mayoría de los países ya contaba con la tecnología necesaria.
- 102.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su preocupación por la propuesta relativa a la «viñeta» y recordó que ya había sido presentada y rechazada en la reunión sobre el Convenio celebrada en 2010. Destacó la naturaleza singular de los DIM, de hecho las únicas credenciales profesionales que podían servir para facilitar la entrada y la salida a los puertos. Si se recurriera al sistema de «viñetas», los marinos pasarían a ser los únicos profesionales cuya ocupación queda registrada en el pasaporte, lo cual podría plantear problemas cuando quisieran viajar por razones ajenas a sus actividades marítimas. El objetivo de la reunión era examinar las enmiendas a los anexos del Convenio núm. 185, principalmente para garantizar mejoras en la tecnología utilizada a los Estados rectores del puerto que eran reacios a aceptar el DIM en su versión actual. La reunión no debía discutir la revisión de las disposiciones del propio Convenio.
- 103.** El Vicepresidente armador convino en que era probable que la inclusión de una «viñeta» en los pasaportes de la gente de mar acarrearía dificultades, sobre todo en los casos en que los interesados tenían otras ocupaciones, trabajaban como gente de mar a tiempo parcial, o, simplemente, querían viajar por razones privadas, por ejemplo de ocio. Si bien compartía el argumento esgrimido por los representantes gubernamentales sobre el costo del documento adicional, sin tomar una posición sobre la cuestión, coincidía con el Grupo de la Gente de Mar en que era mejor no seguir adelante con la propuesta.
- 104.** Una representante del Gobierno del Canadá señaló que, en su país, resultaría problemático unificar los DIM y los pasaportes electrónicos, ya que, por ejemplo, para los marinos que trabajaban en aguas jurisdiccionales canadienses no era obligatorio disponer de un pasaporte. Sin embargo, se examinaría la posibilidad de expedir DIM voluntarios compatibles con la tecnología de los pasaportes electrónicos. El DIM seguiría siendo un documento independiente.
- 105.** Un representante de la ICMA, manifestando su apoyo a la declaración del Grupo de la Gente de Mar, esgrimió una razón importante para mantener los DIM como documentos autónomos. En virtud del artículo 7, 1) del Convenio núm. 185, la gente de mar debía llevar siempre consigo sus credenciales. No obstante, algunos países, como los Estados Unidos, prescribían que los pasaportes de la gente de mar quedaran guardados bajo llave a bordo de los buques. Así pues, un DIM autónomo permitiría a la gente de mar bajar a tierra llevando consigo un documento que acreditara su identidad de gente de mar.
- 106.** Un representante del Gobierno de Francia recordó que su país había ratificado el Convenio y estaba por tanto obligado a seguir aplicándolo. La opción elegida en relación con la aplicación debía ser reconocible por otros países, además de resultar operativa, fiable y no estar sujeta a constantes cambios.

- 
- 107.** La Secretaria General recordó que el DIM no era un documento de viaje y señaló que el Documento 9303 de la OACI se refería a los documentos de viaje. Agregó que el artículo 3), 5), b) del Convenio establecía que los DIM eran documentos autónomos y no pasaportes. El procedimiento acelerado de enmienda se refería únicamente a los anexos al Convenio y toda decisión de enmendar las disposiciones sustantivas del Convenio daría lugar a un proceso mucho más complejo y largo. El mandato de la Reunión era examinar la viabilidad y realizar un análisis de los costos y beneficios de las diversas opciones tecnológicas contempladas. Recordó que el Convenio núm. 185 revisaba el Convenio núm. 108, vinculante para 60 países, que también regulaba los permisos para bajar a tierra. El principio fundamental de los Convenios núms. 108 y 185 — la necesidad de expedir documentos de identidad para la gente de mar — no estaba en discusión. De lo que se trataba era de establecer una tecnología adecuada para los DIM que fuera al mismo tiempo fácil de usar y económicamente eficiente. La propuesta de la «viñeta» implicaba revisar las disposiciones sustantivas del Convenio y no sólo sus anexos. Cualquier propuesta de revisión del Convenio en su conjunto requeriría el consenso de los mandantes tripartitos y activaría el procedimiento de selección de los puntos del orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo, lo cual supondría, casi con toda seguridad, abrir un proceso muy largo, en contraste con el rápido procedimiento de enmienda de los anexos.
- 108.** El Vicepresidente de la gente de mar agradeció sus comentarios a la Secretaria General y recordó que los Convenios núms. 108 y 185 estaban vinculados al Convenio FAL de la OMI. Su Grupo no apoyaba la propuesta de la «viñeta».
- 109.** El Vicepresidente armador recordó que el mandato de la reunión, como había señalado el Consejo de Administración, era examinar la viabilidad de las enmiendas a los anexos y no decidir sobre la necesidad de un nuevo convenio.

### **Propuesta de la Federación de Rusia**

- 110.** Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia presentó una propuesta alternativa. Recordó el bajo número de ratificaciones del Convenio núm. 185 y observó que la motivación para la ratificación era el tránsito sin visado. A pesar de las dificultades surgidas, algunos países habían establecido y puesto en marcha sistemas de expedición de DIM. Consideraba que el proceso de revisión de las normas técnicas enunciadas en los anexos al Convenio núm. 185 sería largo. Implicaría desarrollar nuevas soluciones técnicas e infraestructuras que se traducirían en otros cinco o diez años de retraso y en nuevos costos. A este respecto, propuso impulsar la aplicación generalizada del Convenio, ofreciendo de forma gratuita el programa informático de expedición de DIM de su Gobierno a los Estados Miembros que aplicaran el Convenio. Dichos países sólo tendrían que adquirir equipos y contratar servicios de asesoría sobre la aplicación del sistema. El equipamiento del sistema era simple y accesible, y se prestaría asistencia técnica en todo el mundo. Esta propuesta reduciría notablemente el costo de la aplicación del Convenio para los Estados Miembros.
- 111.** El Vicepresidente armador acogió favorablemente la asistencia propuesta por la Federación de Rusia e invitó a los gobiernos a que consideraran la posibilidad de aceptar el ofrecimiento.
- 112.** El Vicepresidente de la gente de mar, pese a valorar positivamente la propuesta de la Federación de Rusia, consideró que ésta conllevaría el mantenimiento de la tecnología actual, que no tenía visos de favorecer nuevas ratificaciones, ya que era preciso modernizar el sistema.
- 113.** La Secretaria General solicitó que se aclarara si la Federación de Rusia proponía dicho sistema en calidad de donante y si su oferta debía considerarse como una solución

---

transitoria para los países que ya habían ratificado el Convenio, en espera de la adopción de las enmiendas a sus anexos, de tal modo que otros países pudieran ratificarlo. Subrayó la importancia de contar con mecanismos capaces de leer los DIM en los puertos de entrada o los aeropuertos de los países de tránsito de la gente de mar.

114. Una representante del Gobierno del Senegal agradeció la oferta de la Federación de Rusia. Sin embargo, recordando que el Convenio tiene por objeto dar respuesta a las cuestiones de seguridad, subrayó que los DIM debían ser seguros y garantizar que los marinos pudieran bajar a tierra sin necesidad de visado. Si un sistema de este tipo exigiera una actualización inmediata, generaría más costos y constituiría un obstáculo a la ratificación del Convenio.
115. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia confirmó, en su respuesta, que la oferta consistía en compartir las tecnologías actuales para facilitar la aplicación del Convenio núm. 185. Una vez se contara con un mercado viable, sería factible actualizar el sistema. Confirmó que, en el marco de este sistema, todos los marinos dispondrían de pasaportes electrónicos y de DIM, que podrían ser verificados por los Estados rectores del puerto. Muchos lectores de pasaportes electrónicos eran capaces de leer pasaportes completos, así como los códigos de barras bidimensionales. Confirmó que era viable prestar asistencia técnica y que era posible aportar más datos técnicos y aclaraciones. Agregó que si el sistema de DIM se complicaba, también resultaría costoso para la gente de mar. Los Estados rectores del puerto que disponían de escáneres de alta resolución de página entera no necesitarían más que una pequeña inversión a fin de desarrollar el programa informático necesario para verificar los DIM a partir de sus sistemas actuales.
116. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que muchos países proveedores de mano de obra y los principales Estados rectores del puerto eran signatarios del sistema de directorio de claves públicas de la OACI, de modo que ya disponían de la infraestructura necesaria para identificar a la gente de mar.
117. La Secretaria General, observando la buena acogida reservada por varios oradores a la oferta de la Federación de Rusia, apuntó que los Estados Miembros que desearan aceptarla podían recurrir a la Oficina para que tramitara sus solicitudes o bien ponerse en contacto directamente con el Gobierno de la Federación de Rusia.

## **VII. Examen de los proyectos de recomendaciones**

118. La Secretaria General presentó el proyecto de conclusión general y de recomendaciones, en el que se reflejaban las deliberaciones de la Reunión, se identificaban propuestas constructivas sobre el camino a seguir y se tomaba en consideración la oferta hecha por la Federación de Rusia.
119. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina, en respuesta a una observación formulada por el Vicepresidente armador, explicó que la inclusión de una referencia al Documento 9303 de la OACI, sin indicar una versión específica del documento, era una manera de evitar que el Convenio quedara desfasado como consecuencia de los inevitables cambios tecnológicos. En la versión revisada del anexo I cabía mencionar la necesidad de establecer un período de transición para adaptarse a los cambios tecnológicos.

### **Entrada en vigor**

120. Los proyectos de recomendaciones relativos a la entrada en vigor y a los períodos de transición examinados por la Reunión perseguían originalmente los siguientes objetivos: precisar el período observado entre la aprobación de las enmiendas por la Conferencia

---

Internacional del Trabajo y su entrada en vigor; especificar el plazo de entrada en vigor de las enmiendas para los países que hubieran ratificado el Convenio al mismo tiempo o después de la entrada en vigor de las enmiendas; fijar un período de transición adicional para los países que hubieran ratificado el Convenio y estuvieran expidiendo los DIM con arreglo a los anexos en su versión previa al proceso de enmienda, así como un nuevo período para los países que estuvieran en esa situación y no aplicaran el sistema de directorio de claves públicas de la OACI; y establecer un período de transición para todos los demás países que hubieran ratificado el Convenio antes de la entrada en vigor de las enmiendas.

121. El Vicepresidente de la gente de mar se mostró de acuerdo con la propuesta de establecer un período de «un año» para la entrada en vigor de las enmiendas a los anexos.
122. El Vicepresidente armador, refiriéndose al artículo 12, 3) del Convenio, que establece un período de seis meses a partir de la fecha en que se haya registrado la ratificación de cada Miembro para la entrada en vigor del Convenio, propuso que las enmiendas entraran en vigor seis meses después de su adopción por la Conferencia.

### **Período de transición**

123. La Secretaria General señaló que establecer un período de transición permitiría evitar que se perdieran las inversiones realizadas en las tecnologías actualmente previstas en los anexos y concedería suficiente tiempo a los países para que se adaptaran gradualmente a las nuevas tecnologías. Al debatirse la cuestión de la duración del período de transición también debía tomarse en consideración la fecha de entrada en vigor de las enmiendas. En virtud del artículo 8, 2) del Convenio, los países que no se consideraran en condiciones de aplicar esas enmiendas podían optar por no hacerlo. Si bien no se fijaba un límite de tiempo, los países que se ampararan en esta disposición debían tomar en consideración las posibles consecuencias, ya que podía darse el caso de que los países que aplicaban la tecnología más reciente dejaran de aceptar los DIM expedidos por los países con una tecnología más antigua.
124. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia señaló que el período de transición mínimo aceptable eran cinco años. Añadió que no era posible modificar los 100 000 DIM expedidos en su país en menos tiempo.
125. La Secretaria General, en respuesta a la aclaración solicitada por el representante del Gobierno de España sobre la validez de los DIM expedidos con la tecnología actual, se refirió el artículo 3, 6) del Convenio, según el cual el período de validez del DIM en ningún caso podía superar los diez años, sin perjuicio de que se renovara al término de los cinco primeros años. Por consiguiente, parecía que cinco años podían constituir un período de transición razonable.
126. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia declaró que seguía sin resolverse la cuestión principal, esto es, cómo lograr un alto nivel de ratificación del Convenio núm. 185 y mejorar su aplicación. Recordó el ofrecimiento de su Gobierno, anteriormente debatido, que en sustancia planteaba dos opciones a los Miembros: la primera consistía en aceptar la donación del programa informático de expedición de DIM de la Federación de Rusia y aplicar sin demora el Convenio núm. 185; la segunda en aplicar el Convenio haciendo uso de las nuevas tecnologías objeto de debate. No eran opciones mutuamente excluyentes. Si se fijaba un período de transición de entre cinco y diez años, la segunda opción podía ser la prolongación lógica de la primera. En tal caso, cabía elegir impresoras que también funcionaran como dispositivos de identificación por radiofrecuencia de modo que pudieran seguir siendo utilizadas para expedir nuevos DIM con programas actualizados, que su Gobierno también estaba dispuesto a proporcionar.

- 
- 127.** Un representante del Gobierno de la India sugirió la posibilidad de crear un grupo de trabajo por correspondencia compuesto por Estados Miembros interesados en compartir sus respectivas experiencias en la aplicación de los requisitos del Convenio, con vistas a impulsar la cooperación internacional. Añadió que durante el período de transición ciertos gobiernos seguirían expidiendo DIM con tecnología antigua mientras que otros, en una fase más avanzada, aplicarían la tecnología nueva. Durante dicho período, deberían concederse beneficios similares a ambos tipos de DIM.
- 128.** El Vicepresidente armador observó que los períodos de transición se aplicarían a todos los DIM expedidos de manera válida. Agregó que la Reunión estaba proponiendo la adopción de DIM más robustos que ofrecieran una mayor protección para dar respuesta a los problemas de seguridad nacional. Estaba claro que mejorar los DIM ofrecería mayores ventajas, en particular en cuanto al traslado más rápido de la gente de mar.
- 129.** La Secretaria General destacó que, durante el período de transición, sería necesario reconocer la vigencia de todos los DIM expedidos. Estaba claro que el formato de DIM adaptado al pasaporte electrónico facilitaba y agilizaba el proceso de verificación, pero los DIM actualmente expedidos ofrecían ventajas desde el punto de vista del tránsito, el traslado y los permisos para bajar a tierra de la gente de mar.
- 130.** El Vicepresidente armador consideraba necesario establecer un período de transición firme. Los miembros que no pudieran aplicar las enmiendas en ese plazo podrían ampararse en el artículo 8, 2) del Convenio para fijar su propio calendario de aplicación de las enmiendas. Sin embargo, el hecho de que algunos países siguieran emitiendo DIM con tecnología obsoleta podía tener el efecto de desincentivar la ratificación y la aplicación del Convenio con arreglo a los anexos enmendados.
- 131.** Un miembro del Grupo de la Gente de Mar añadió que un largo período de transición podía generar incertidumbre respecto a las fechas en que se expedirían los nuevos DIM y que los Estados rectores del puerto podían perder interés en ratificar el Convenio.
- 132.** Los representantes de los Gobiernos de Croacia e Indonesia apoyaron la propuesta de fijar un período de cinco años para los Estados Miembros que hubieran ratificado el Convenio y empezado a expedir DIM en el marco de ese sistema.
- 133.** El Vicepresidente armador propuso que en la disposición relativa al período de transición se especificara «un período que no exceda de cinco años» para enfatizar que los países debían aplicar las enmiendas dentro de un plazo de cinco años y no más allá de este plazo.
- 134.** El Vicepresidente de la gente de mar respaldó la propuesta del Vicepresidente armador. Propuso que la referencia a los DIM incorporara el calificativo de «válido» y señaló que la Federación de Rusia era por el momento la única que había emitido DIM válidos. Añadió que el término «validez» figuraba en el artículo 6, 1) del Convenio.
- 135.** La Secretaria General señaló que sería difícil determinar a quién correspondía juzgar la validez de los DIM.
- 136.** Un representante del Gobierno del Brasil, en respuesta a la propuesta de hacer referencia a los DIM expedidos por «países incluidos en la lista de países que están en conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, 4) del Convenio», opinó que de ese modo se podía desincentivar futuras ratificaciones.
- 137.** Un representante del Gobierno de Liberia recordó que la lista de países conformes no había sido elaborada.

- 
- 138.** Un experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina, en respuesta a la aclaración solicitada por el Vicepresidente de la gente de mar, señaló que dos años podía considerarse un período razonable para que un país incorporara y aplicara el sistema de directorio de claves públicas de la OACI.
- 139.** El Vicepresidente de la gente de mar declaró que un largo período de transición podía tener el efecto de desincentivar en la práctica la aplicación del Convenio. Por otra parte, tal vez no fuera necesario conceder más tiempo a los países para aplicar el sistema de directorio de claves públicas de la OACI, ya que era posible, en paralelo, adoptar la nueva tecnología de los DIM, incluida la firma digital.
- 140.** Un representante del Gobierno de los Estados Unidos agregó que la coexistencia de dos tecnologías durante un período de transición podía a su vez ser un obstáculo a la ratificación, si ésta implicaba, para los países que ratificaran el Convenio durante el período de transición, la adquisición de tecnología de lectura de datos de huellas dactilares destinada a ser desechada más adelante.
- 141.** El Vicepresidente armador convino en que, adoptando la tecnología asociada al sistema de directorio de claves públicas, se corría el riesgo de que países que ya habían expedido DIM se encontraran con que estos no lograban amplio reconocimiento.
- 142.** La Secretaria General observó que quizás fuera más sencillo especificar un único período de transición para todos los países, con independencia de que hubieran aplicado el Convenio. De usarse la expresión «que no exceda de tres años», los países que entretanto hubieran ratificado el Convenio, o que lo hubieran ratificado sin llegar a aplicarlo, podrían adoptar la nueva tecnología antes que los demás, lo cual les reportaría una ventaja. En cualquier caso, era improbable que los países que hubieran ratificado el Convenio sin llegar a aplicarlo volvieran a la tecnología de huellas dactilares.
- 143.** Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia apoyó la propuesta de un único período de transición para todos los países, preferiblemente de cinco años.
- 144.** El experto técnico, en respuesta a la aclaración solicitada por el Vicepresidente de la gente de mar, dijo que la adopción de la tecnología del pasaporte electrónico requeriría cambios técnicos relativamente menores y realizables en un período de apenas unos meses. En cambio, el proceso de negociación de un acuerdo con las autoridades gubernamentales competentes podía llevar más tiempo.
- 145.** Los representantes de los Gobiernos del Canadá, Dinamarca, Francia y Reino Unido coincidieron en que los procedimientos administrativos y legislativos requerirían tiempo. También haría falta tiempo para cumplir con los respectivos procedimientos relativos, por ejemplo, a la licitación o a la negociación de un acuerdo entre las autoridades competentes.
- 146.** El Vicepresidente de la gente de mar sugirió que, habida cuenta de los problemas que enfrentaban los gobiernos al coordinar las medidas necesarias para adoptar la nueva tecnología, cabía adoptar un período uniforme de transición de tres años para todos los países, a partir de la entrada en vigor de los anexos enmendados.
- 147.** Un representante del Gobierno de Indonesia dijo que su país no aplicaba el sistema de directorio de claves públicas de la OACI y podría necesitar más de tres años para lograr un acuerdo sobre la participación de su Gobierno en el sistema.
- 148.** La Secretaria General observó que parecía haber acuerdo en que el período transitorio no debía superar los tres años para todos los países a partir de la entrada en vigor de las enmiendas, lo cual en la práctica equivalía al menos a cinco años a partir del momento

---

presente. Añadió que una vez que las enmiendas entraran en vigor, los países sólo podrían ratificar el Convenio en su forma enmendada.

### **Solicitar al Consejo de Administración la convocatoria de un órgano marítimo tripartito**

149. El Vicepresidente de la gente de mar propuso que la Reunión adoptara una recomendación al Consejo de Administración pidiendo la convocatoria de un órgano marítimo tripartito debidamente constituido para examinar las enmiendas a los anexos del Convenio núm. 185.
150. El Vicepresidente armador se mostró de acuerdo con la recomendación propuesta por el Grupo de la Gente de Mar, pero apuntó la posibilidad de que el Consejo de Administración contemplara, a fin de reducir costos, incluir el examen de las recomendaciones de la presente reunión en el orden del día de la Reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006, que estaba prevista para 2016, o bien celebrar la reunión del órgano marítimo tripartito paralelamente a la reunión del Comité Tripartito Especial en 2016.
151. La Secretaria General agradeció la propuesta del Grupo de los Armadores. Para agregar el examen de las recomendaciones de la presente reunión al orden del día de la reunión del Comité Tripartito Especial sería preciso obtener el acuerdo de la Mesa de dicho Comité. También habría que garantizar la participación de expertos en visados e inmigración.

### **Solicitar la asistencia de la OMI**

152. El Vicepresidente de la gente de mar propuso solicitar al Director General de la OIT, en el marco de las recomendaciones al Consejo de Administración, que pidiera asistencia a la OMI para recordar a las partes en el Convenio FAL de la OMI que la gente de mar debía gozar del permiso para bajar a tierra sin necesidad de visado, tal y como establecía el Convenio FAL.
153. La Secretaria General, en respuesta a una inquietud manifestada por el Vicepresidente armador, indicó que no era inusual que una organización de las Naciones Unidas presentara una solicitud a otra organización como la OMI.
154. El representante de la OMI confirmó que era relativamente común que su organización recibiera recomendaciones de otras organizaciones, como la OIT.

### **Promoción de la ratificación y la aplicación del Convenio núm. 185**

155. El Vicepresidente de la gente de mar propuso un proyecto de recomendación solicitando al Consejo de Administración que recomendara la ratificación del Convenio núm. 185, sobre todo a los países que ya hubieran ratificado el Convenio núm. 108.
156. La Presidenta tomó nota de que, una vez examinadas las modificaciones, la Reunión aprobaba el proyecto de conclusión general y de recomendaciones.
157. *Así quedó acordado.*

---

## Clausura de la Reunión

- 158.** En sus observaciones finales, el Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar, el representante de la Unión Europea y el representante de la ICMA, hablando este último en nombre de las ONG activas en el sector, expresaron su pleno y sentido agradecimiento a la Secretaria General, Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, quien asistía a su última reunión antes de pasar al retiro en la OIT, por los años de trabajo dedicados al bienestar de la gente de mar, en particular a través del MLC, 2006. Le desearon lo mejor en su futura trayectoria profesional y confiaron en que siguiera trabajando por la causa de la gente de mar en todo el mundo.



---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**



---

Chairperson of the Meeting of Experts concerning Convention No. 185

Présidente de la Réunion d'experts sur la convention n° 185

Presidente de la Reunión de expertos sobre el Convenio núm. 185

Ms Julie BÉDARD

Manager, Pilotage and Policy  
Transport Canada  
330, Sparks Street  
OTTAWA K1A 0N5  
Canada

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sra. Vera Lucia RIBEIRO DE ALBURQUERQUE

Auditora Fiscal do Trabalho  
Ministério do Trabalho e Emprego  
Avenida Presidente Antonio Carlos, 251-Centro  
RIO DE JANEIRO CEP 20 020 010  
Brasil

Sr. Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA

Segundo Secretario  
Misión Permanente del Brasil  
Chemin Louis Dunant, 15  
GINEBRA 1201  
Suiza

**CANADA CANADÁ**

Ms Julie BÉDARD

Manager, Pilotage and Policy  
Transport Canada  
330, Sparks Street  
OTTAWA K1A 0N5  
Canada

Ms Joanne LAVIOLETTE

Manager, Seafarer Services  
Transport Canada  
330, Sparks Street  
OTTAWA K1A 0N5  
Canada

---

## CHINA CHINE

Ms Kexin ZHU  
Deputy Director  
China Maritime Safety Administration  
11 Jianguomen Nei Ave.  
BEIJING 100736  
China

Mr Weicheng JIN  
Director  
Exit-Entry Administration Bureau  
Ministry of Public Security P.R.C.  
14 Dong Chang'an Ave  
BEIJING 100741  
China

Mr Hongjiang YU  
Consultative Director  
China Maritime Safety Administration  
11 Jianguomennei Ave.  
BEIJING 100736  
China

Mr Wentao SHI  
Official  
Guandong Maritime Safety Administration  
Guanhai Road,  
ZHANJIANG 524000  
China

Ms Weiyi GUO  
Official  
Jiangsu Maritime Safety Administration  
238 Zhongyang Road  
NANJING 210009  
China

## CONGO

M. Bernard MBEMBA  
Conseiller  
Mission permanente de la République du Congo  
Rue Chabrey, 8  
1202 GENEVE  
Suisse

## CROATIA CROATIE CROACIA

Ms Ana-Marija BATINOVIĆ  
Head of Department for Legal, International and EU Affairs  
Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure  
Directorate for Maritime and Inland Navigation, Shipping Ports and Maritime Domain  
Prisavlje, 14  
ZAGREB 10 000  
Croatia

---

## CUBA

Sr. Alejandro CASTILLO SANTANA  
Consejero  
Misión Permanente de la República de Cuba en Ginebra  
Chemin de Valérie 100  
1292 CHAMBESY  
Suiza

## DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Alexander MILAN  
Head of Section  
Danish Maritime Authority  
Carl Jacobsens Vej 31  
VALBY 2500  
Denmark

## FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN  
Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime  
Direction des affaires maritimes  
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer  
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie  
Tour Sequoia  
Courbevoie  
92055 LA DÉFENSE  
France

M. Mark PITARD  
Chef du bureau du travail maritime  
Direction des affaires maritimes  
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer  
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie  
Tour Sequoia  
Courbevoie  
92055 LA DÉFENSE

M. Pierre AUBRY  
Directeur marketing, services et systèmes  
Groupe imprimerie nationale  
Avenue du Président Kennedy, 104  
75016 PARIS  
France

## INDIA INDE

Capt. Harish KHATRI  
Deputy Nautical Adviser to Government of India  
Directorate General of Shipping  
Ministry of Shipping  
9th Floor Beta Building, i-Think Techno Campus  
Kanjurmarg (East), MUMBAI 400 042  
India

---

**INDONESIA  INDONÉSIE**

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY  
First Secretary  
Permanent Mission of the Republic of Indonesia  
to the United Nations Office and other international  
organizations in Geneva  
Rue de Saint-Jean 16  
Case postale 2271  
1211 GENEVA 2  
Switzerland

**KAZAKHSTAN  KAZAJSTÁN**

Mr Nurzhan RAKHMETOV  
Second Secretary  
Permanent Mission of Kazakhstan in Geneva  
Chemin du Prunier 16  
1218 GRAND-SACONNEX  
GENEVA  
Switzerland

**LATVIA  LETONIE  LETONIA**

Ms Sandra LIELBARDE  
Legal Adviser  
Maritime Administration of Latvia  
Trijadibas iela, 5  
RIGA LV-1048  
Lithuania

Mr Edgars KORCAGINS  
Counsellor  
Permanent Mission of the Republic of Latvia in Geneva  
Rue de Lausanne 137  
Case postale 193  
1211 GENEVE 20  
Switzerland

**LIBERIA  LIBÉRIA**

Mr Harry T. CONWAY  
Policy Officer  
Liberian Permanent Mission to the International Maritime Organization (IMO)  
107 Fenchurch Street, 3rd Floor  
LONDON EC3M 5JF  
United Kingdom

Mr Stephen FREY  
Vice-President  
Technical Adviser, Seafarer Biometric Identification  
and Fraud Prevention  
Liberian International Ship and Corporate Registry (LISCR)  
8619 Westwood Center Dr., Suite 300  
VIENNA, VA 22182  
United States

---

## MADAGASCAR

M. Solofo Andrianjatovo RAZAFITRIMO  
Chargé d'affaires a.i.  
Mission permanente de Madagascar  
Avenue de Riant-Parc, 32  
GENÈVE 1209  
Suisse

M. Emi-Haulain KOLA  
Conseiller  
Mission permanente de Madagascar  
Avenue de Riant-Parc, 32  
GENÈVE 1209  
Suisse

## MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Ms Elizabeth BOUCHARD  
Deputy Commissioner of Maritime Affairs  
Republic of Marshall Islands  
11495 Commerce Park Drive  
RESTON, VIRGINIA 20191-1506  
United States

Mr Thomas HEINAN  
Deputy Commissioner of Maritime Affairs  
Republic of Marshall Islands  
11495 Commerce Park Drive  
RESTON, VIRGINIA 20191-1506  
United States

## NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Torbjørn HUSBY  
Head of Section  
Norwegian Maritime Authority  
Smedasundet 55  
5528 HAUGESUND  
Norway

## PANAMA PANAMÁ

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS  
Jefa de la Sección de Trabajo Marítimo  
Autoridad Marítima de Panamá  
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón  
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón  
Panamá

Sr. Miguel Ángel JAÉN  
Jefe del Departamento de Titulación de la Dirección General de la Gente de Mar  
Albrook, Edificio Plaza PanCanal, Piso 1, Oficina 101  
Apartado Postal: 0843-00533  
PANAMÁ  
Panamá

---

Sr. Alejandro MENDOZA GANTES  
Consejero  
Misión Permanente de la República de Panamá  
Rue de Lausanne 72  
1205 GINEBRA  
Suiza

**PERU PÉROU PERÚ**

Sra. Sara Isela ALVARADO SALAMANCA  
Segunda Secretaria  
Misión Permanente del Perú en Ginebra  
Avenue Louis Casai 71  
Case postale 48  
1216 COINTRIN  
Suiza

**PHILIPPINES FILIPINAS**

Ms Sonia B. MALALUAN  
Director II  
Managament, Financial and Administrative Service (MFAS)  
Maritime Industry Authority  
Parkview Plaza, 984 Taft Avenue Corner T. M. Kalaw, Ermita  
MANILA 1000  
Philippines

Ms Fe M. CALAOAGAN  
Information Technology Officer III  
Maritime Industry Authority  
Parkview Plaza, 984 Taft Avenue Corner T. M. Kalaw, Ermita  
MANILA 1000  
Philippines

Ms Celeste VALDERRAMA  
Labour Attaché  
Permanent Mission of the Philippines  
Avenue Blanc, 47  
1202 GENEVA  
Switzerland

**RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE  
FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr Alexander POSHIVAI  
Deputy Head of the Federal Maritime and River Transport Agency  
Khokhlovskiy Per.,  
MOSCOW, 109028  
Russian Federation

Mr Arsen BOGATYREV  
Third Secretary  
Permanent Mission of the Russian Federation  
Avenue de la Paix, 15  
1211 GENEVA 20  
Switzerland



---

Ms Nataliya IVANOVA  
Senior Specialist  
Department of Public Policy in Maritime and River Transport  
Ministry of Transport  
Rozhdestvenka Street, 1, bldg.1  
MOSCOW 109012  
Russian Federation

Mr Artem RUDAKOV  
Deputy Director "GazInTeh" Ltd  
19, 4th Rotchinskiy proezd  
MOSCOW 115191  
Russian Federation

Ms Lolita LAVRIENKO  
Senior Specialist of International Cooperation Division  
Ministry of Labour and Social Protection of the Russian Federation  
Department of Legal and International Affairs  
21, Ilinka Strs  
MOSCOW  
Russian Federation

### **SENEGAL SÉNÉGAL**

M<sup>me</sup> Mame Khar Diallo SECK  
Directrice des relations de travail et des organisations professionnelles  
Ministère du Travail, du Dialogue social, des Organisations professionnelles  
et des Relations avec les institutions  
Immeuble Yoro Lam  
Avenue Georges Pompidou, 60  
DAKAR  
Sénégal

### **SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Mr Mahlomola SKHOSANA  
Labour Attaché  
South African Mission  
Rue du Rhône, 65  
GENEVA 1204  
Switzerland

### **SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. Pedro Luis OTERO RAMÍREZ-CÁRDENAS  
Inspector de Trabajo y Seguridad Social  
S. G. para la Coordinación en Materia de Relaciones Laborales,  
Prevención de Riesgos Laborales y Medidas de Igualdad  
Ministerio de Empleo y Seguridad Social  
C/ Agustín de Bethencourt, 11  
28071 MADRID  
España

Sr. Martín REMÓN  
Consejero  
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra  
53 avenue Blanc  
1202 GINEBRA  
Suiza

---

Sr. Diego CANO SOLER  
Consejero de Empleo y Seguridad Social  
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra  
53 avenue Blanc  
1202 GENÈVE  
Suisse

Sr. Joaquín NACHER MARTOS  
Jefe de Sección  
Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra  
53 avenue Blanc  
1202 GENÈVE  
Suisse

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr John COUSLEY  
Department of Transport  
Great Minster House, 33 Horseferry Rd.  
LONDON SW1P 4DR  
United Kingdom

Ms Julie HARTFREE  
Border Force  
Lunar House, 40 Wellesley Road  
CROYDON CR9 2 BY  
United Kingdom

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Mr Stephen HUBCHEN  
Attorney  
US Coast Guard  
2100 2nd Street SW  
WASHINGTON DC 20593  
United States

Mr Douglas SUN  
First Secretary, Political Officer (Labor, UN system governance, US contributions)  
Permanent Mission of the United States of America  
Route de Pregny 11  
1292 CHAMBESY  
Switzerland

**Shipowner representatives  
Représentants des armateurs  
Representantes de los armadores**

Mr Lars ANDERSSON  
President  
Swedish Shipowners' Employer Association  
Box 404  
GOTHAMBERG S 401 26  
Sweden

---

Mr Gerardo A. BORROMEIO

Trustee  
Filipino Shipowners' Association  
7/F First Maritime Place Building  
7458 Bagtikan Street  
San Antonio Village  
1203 MAKATI CITY  
Philippines

Mr Arthur Rennie BOWRING

Managing Director  
Hong Kong Shipowners' Association  
12/F Queens Centre  
58 Queen Road East  
WANCHAI  
Hong Kong

Ms Sarah CERCHE

Manager Industry Employee Relations  
Australian Shipowners Association  
Level 1, 4 Princes St.  
3207 PORT MELBOURNE-VICTORIA  
Australia

Mr Joseph James COX

President & CEO  
Chamber of Shipping of America  
1730 Rhode Island Avenue, NW  
WASHINGTON, DC 20036  
United States

Mr Bud DARR

Senior Vice-President Technical and Regulatory Affairs  
Cruise Lines International Association (CLIA)  
2111 Wilson Boulevard, 8th Floor  
ARLINGTON VA-22201  
United States

Mr Joe FRANCOMBE

Adviser  
International Chamber of Shipping (ICS)  
38 St Mary's Axe  
LONDON EC 3A 8BH  
United Kingdom

Mr Giles Adrian HEIMANN

Chief Executive Officer  
International Maritime Employers' Council (IMEC)  
Suite 4, 1st Floor, International House,  
1 St Katharine's Way  
LONDON E1W 1UN  
United Kingdom

Dr Dirk Max JOHNS

Managing Director  
VDR German Shipowners' Association  
Burchardstr, 24  
HAMBURG 20095  
Germany

---

Mr Alexandros IOSIFIDIS  
Marine Manager/Deputy Director General  
Cyprus Shipping Chamber  
6, Regas Fereos Str.  
PO Box 56607, 3309 – LIMASSOL  
Cyprus

M. Matthieu LAURENT  
Responsable affaires sociales  
Armateurs de France  
Rue de Monceau, 47  
75008 PARIS  
France

Ms Hege Ajer PETTERSON  
Attorney-at-Law  
Norwegian Shipowners' Association  
Rådhusgaten, 25  
OSLO 0158  
Norway

Ms Laura RAIKUNEN  
Junior Adviser  
Finnish Shipowners' Association  
Hameentie, 19  
00500 HELSINKI  
Finland

Mr Tim SPRINGETT  
Policy Director (Employment and Legal)  
UK Chamber of Shipping  
30 Park Street  
LONDON SE1 9EQ  
United Kingdom

Capt. Rajesh TANDON  
Chairman  
V. Ships Crew  
V. Ships India PVT. Ltd (Head Office)  
Edelweiss House, 1st Floor  
Off CST Road (Near Mumbai University-Kalina Campus), Santacruz (east),  
MUMBAI 400 098  
India

Ms Natalie WISEMAN SHAW  
Director Employment Affairs  
International Chamber of Shipping (ICS)  
38, St Mary's Axe  
LONDON EC3A 8BH  
United Kingdom

---

Seafarer representatives  
Représentants des gens de mer  
Representantes de la gente de mar

Mr Tomas ABRAHAMSSON

Vice-Chairperson of the Federation  
SEKO - facket för service och kommunikation  
Box 1105  
111 81 STOCKHOLM  
Sweden

Mr Matthew Adedapo ALALADE

National President  
Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association  
24, Palace Road Olodi Apapa  
LAGOS 234-01  
Nigeria

Mr Severino ALMEIDA FILHO

President  
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes  
Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF)  
Av. Presidente Vargas, 309 (13º, 14º, 15º, 16º Andares)  
RIO DE JANEIRO - 20040-010  
Brésil

Mr Fabrizio BARCELLONA

Assistant Secretary Seafarer's Section  
International Transport Workers' Federation (ITF)  
ITF House  
49-60 Borough Road  
LONDON SE1 1DR  
United Kingdom

M. Seddik BERRAMA

Fédération nationale des travailleurs des transports  
Union générale des travailleurs algériens (UGTA)  
Maison du peuple  
Place du 1<sup>er</sup> mai  
ALGER  
Algérie

M. Jean-Philippe CHATEIL

Secrétaire général  
Fédération des officiers de la marine marchande  
Confédération générale du travail  
FOMM/UGICT/CGT  
Cercle Franklin, 119 cours de la République  
76600 LE HAVRE  
France

Mr Mark DICKINSON

General Secretary  
Nautilus International (UK)  
1 & 2 The Shrubberies  
George Lane, South Woodford  
LONDON E18 1BD  
United Kingdom

---

Mr David HEINDEL

Secretary Treasurer  
Seafarers' International Union of North America (SIU)  
5201 Auth Way, 5th Floor  
CAMP SPRINGS MARYLAND 20746  
United States

Mr Vadim IVANOV

Vice-President SUR  
PO Box 61  
MOSCOW 125315  
Russian Federation

Mr Hae Kyoung KIM

Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU)  
Rm 201, Marine Center Building  
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu  
BUSAN 600-715  
Republic of Korea

Mr Igor KOVALCHUK

First Vice-President  
Seafarers' Union of Russia  
PO Box 61, Moscow, 125315  
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd  
MOSCOW 125319  
Russian Federation

M. Thierry LE GUEVEL

Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT)  
Avenue Simon Bolivar, 47-49  
Cedex 19  
75950 PARIS  
France

Ms Mary LIEW KIAH ENG

General Secretary  
Singapore Maritime Officers' Union  
75, Jellicoe Road #05-01 Wavelink Building  
SINGAPORE 208738  
Singapore

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE

Secrétaire général  
Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMA)  
Rue Rabary, 52  
Ankadivato, Tana  
TANANARIVE 101  
Madagascar

Mr Hanafi RUSTANDI

President  
Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI)  
Jalan Cikini Raya No. 58 AA/BB  
JAKARTA 10330  
Indonesia

---

Mr Jesus Jr. Palmario SALE

Vice-President, International Affairs  
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)  
Seamen's Center Bldg., Cabildo Corner Sta. Potenciana Streets  
MANILA 1002  
Philippines

Mr Abdulgani Y. SERANG

General Secretary-cum-Treasurer  
National Union of Seafarers of India (NUSI)  
Nusi Bhavan - 4 Goa Street  
Ballard Estate  
MUMBAI – 400 001  
India

Mr Yuri SUKHORUKOV

Seafarers' Union of Russia  
PO Box 61, Moscow, 125315  
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd  
MOSCOW 125319  
Russian Federation

Mr Thomas TAY

Emeritus General Secretary  
Singapore Maritime Officers' Union  
75, Jellicoe Road #02-01 Wavelink Building  
SINGAPORE 208738  
Singapore

Mr Agapios TSELENTIS

Director, International Department  
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)  
47-49 Akti Miaouli st, Livanos Building,  
GR-185 36 PIRAEUS  
Greece

Mr Jon WHITLOW

International Transport Workers' Federation (ITF)  
49-60 Borough Road  
LONDON SE1 1DR  
United Kingdom

Ms Dorotea ZEC

Department for International Affairs  
Seafarers' Union of Croatia  
Krešimirova 4  
RIJEKA 5100  
Croatia

---

Representatives of United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales

United Nations Conference on Trade and Development  
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement  
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Ms Anila PREMTI

Associate Economic Affairs Officer  
Trade Logistics Branch  
Division on Technology and Logistics  
United Nations Conference on Trade and Development  
Palais des Nations  
CH-1211 GENEVA 10  
Switzerland

International Maritime Organization  
Organisation maritime internationale  
Organización Marítima Internacional

Mr Frederick KENNEY

Director, Legal Affairs and External Relations Division  
International Maritime Organization  
4 Albert Embankment  
LONDON SE1 7SR  
United Kingdom

European Union    Union européenne    Unión Europea

Ms Silvia KOLLIGS-TUFFERY

Policy Officer, Visa Policy Unit, Directorate General  
for Home Affairs, European Commission, Brussels  
European Commission, DG Home  
Unit B2 Visa Policy  
LX46 04/074  
B-1049 BRUSSELS  
Belgium

Mr Marco FERRI

Minister Counsellor  
Head of Section – Social and Health Issues  
EU Delegation to the United Nations  
Rue du Grand-Prè 64  
GENEVA 1202  
Switzerland

Ms Andrea TOGNONI

Intern  
EU Delegation to the United Nations  
Rue du Grand-Prè, 64  
GENEVA 1202  
Switzerland



---

Ms Beatriz LOPEZ  
Intern  
EU Delegation to the United Nations  
Rue du Grand-Pré, 64  
GENEVA 1202  
Switzerland

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales  
non gouvernementales

Representantes de organizaciones internacionales  
no gubernamentales

International Christian Maritime Association (ICMA)  
Association maritime chrétienne internationale  
Asociación Marítima Cristiana Internacional

Mr Douglas B. STEVENSON  
Chairman  
International Christian Maritime Association  
118 Export Street  
NEWARK NJ 07114  
United States

Mr Ken PETERS  
Vice-Chairman  
International Christian Maritime Association  
St Michael's Paternoster Royal College Hill  
LONDON EC4R 2RL  
United Kingdom

International Confederation of Water Transport  
Workers' Union (ICWTWU)

Mr Valentin SIROTYUK  
President  
Maritime Transport Workers' Union of Russia  
64/2, Zemlianoy Val  
MOSCOW 109004  
Russian Federation

Mr Nikolai SUKHANOV  
International Relations' Secretary (Interpreter)  
Maritime Transport Workers' Union of Russia  
64/2, Zemlianoy Val  
MOSCOW 109004  
Russian Federation

---

Representative of other international organizations  
Représentant d'autres organisations internationales  
Representante de otras organizaciones internacionales

Ms Esther BUSSER  
International Trade Union Confederation (ITUC)  
Boulevard du Roi Albert II, 5, Bte 1  
1210 BRUSSELS  
Belgium

Secretariat of the Commission  
Secrétariat de la commission  
Secretaría de la Comisión

Secretary-General: Secrétaire générale: Secretaria General:	Ms C. DOUMBIA-HENRY
Deputies Secretary-General: Secrétaires généraux adjoints: Secretarios generales adjuntos:	Mr H. GUIDO Mr B. WAGNER
Special Advisers: Conseillers spéciaux: Asesores especiales:	Mr J. CAMPBELL Mr D. DEVLIN
Representative of the Bureau of Employers' Activities: Représentant du Bureau des activités pour les employeurs: Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	Mr C. HESS
Representatives of the Bureau of Workers' Activities: Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	Mr C. CAIROLA Ms V. GUSEVA