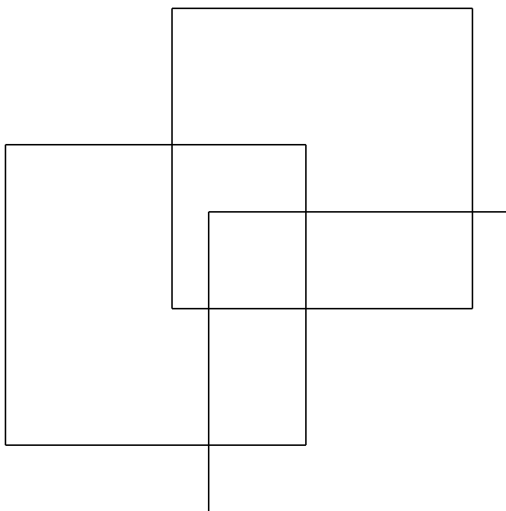




## Informe final

**Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**  
(Ginebra, 10-12 de febrero de 2016)





**TMCASI/C.185/2016/5**

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo**

## **Informe final**

**Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**  
(Ginebra, 10-12 de febrero de 2016)

Ginebra, 2016

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*, Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), Ginebra, 10-12 de febrero de 2016, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Ginebra, OIT, 2016.

ISBN: 978-92-2-330972-5 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330973-2 (web pdf)

Publicado también en francés: *Rapport final*, Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, Genève, 10-12 février 2016, ISBN 978-92-2-230972-6 (print), ISBN 978-92-2-230973-3 (Web pdf), Genève, 2016; y en inglés: *Final report*, Ad Hoc Tripartite Maritime Committee established for the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185), Geneva, 10–12 February 2016, 978-92-2-130972-7 (print), 978-92-2-130973-4 (Web pdf), Geneva, 2016.

---

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>
Introducción .....	1
I. Composición de la Reunión .....	1
II. Declaraciones inaugurales.....	2
III. Deliberaciones técnicas.....	4
IV. Modalidades del sistema para expedir documentos de identidad de la gente de mar de conformidad con los anexos enmendados con arreglo a lo propuesto .....	8
V. Propuestas de enmiendas a los anexos I, II y III del Convenio núm. 185.....	13
Enmiendas propuestas al anexo I.....	14
Enmiendas propuestas al anexo II.....	19
Enmiendas propuestas al anexo III .....	19
VI. Examen del proyecto de resolución relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y a la entrada en vigor de las enmiendas propuestas a sus anexos, incluidas las medidas transitorias.....	19
VII. Examen del proyecto de resolución sobre la facilitación del acceso al permiso para bajar a tierra y del tránsito de la gente de mar.....	24
VIII. Clausura de la Reunión .....	24
Anexos	
I. Propuestas de enmiendas a los anexos I, II y III del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).....	25
II. Resolución relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y a la entrada en vigor de las enmiendas propuestas a sus anexos, incluidas las medidas transitorias.....	29
III. Resolución relativa a la facilitación del acceso al permiso para bajar a tierra y del tránsito de la gente de mar.....	31
Lista de participantes.....	33



---

## Introducción

1. En febrero de 2015, se celebró una Reunión tripartita de expertos relativa al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), con objeto de analizar las dificultades surgidas con respecto a la aplicación de dicho Convenio – especialmente en relación con los datos biométricos (basados en la tecnología relativa a las huellas dactilares) que el Convenio exige que se incluyan en el documento de identidad de la gente de mar (DIM) <sup>1</sup>. La Reunión concluyó que el medio más viable para avanzar era que la Conferencia Internacional del Trabajo enmendara el anexo I del Convenio y, de ser necesario, los demás anexos de este instrumento, con el fin de que se armonizaran las disposiciones relativas a los datos biométricos del Convenio núm. 185 con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que son de aplicación universal para los documentos de viaje y otros documentos similares.
2. Por consiguiente, la Reunión solicitó al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que convocara en 2016 una reunión del «órgano marítimo tripartito debidamente constituido», de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 8 del Convenio, a fin de asesorar a la Conferencia Internacional del Trabajo sobre la adopción de enmiendas a los anexos del Convenio <sup>2</sup>.
3. En su 323.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2015), el Consejo de Administración tomó nota de la conclusión general y de las recomendaciones de la Reunión tripartita de expertos. Como consecuencia, decidió convocar una reunión del Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* para que formulara propuestas, basadas en las recomendaciones de la Reunión de expertos, a fin de someterlas a la consideración de la Conferencia Internacional del Trabajo en su 105.<sup>a</sup> reunión (2016), en un punto del orden del día titulado «Enmienda de los anexos al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)» <sup>3</sup>. También decidió que el Comité estuviera integrado por 32 representantes gubernamentales, 16 representantes de los armadores y 16 representantes de la gente de mar. Este informe ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo.

## I. Composición de la Reunión

4. La Reunión congregó a 43 delegaciones gubernamentales, 15 expertos que representaron a los armadores y 36 expertos que representaron a la gente de mar. También asistieron representantes gubernamentales de otros Estados Miembros que habían ratificado el Convenio o que estaban considerando seriamente ratificarlo, junto con representantes de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar, entre ellos la International Chamber of

<sup>1</sup> La información sobre la Reunión, incluidos los documentos de referencia y el informe sobre las deliberaciones mantenidas, está disponible en la página web del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_301229/lang--es/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_301229/lang--es/index.htm).

<sup>2</sup> OIT: Resultados de la Reunión de expertos relativa al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) (Ginebra, 4-6 de febrero de 2015), Consejo de Administración, 323.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, marzo de 2015, documento GB.323/LILS/4. La conclusión general y las recomendaciones de la Reunión de expertos figuran en el anexo de dicho documento.

<sup>3</sup> OIT: Actas de la 323.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, Consejo de Administración, 323.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, marzo de 2015, documento GB.323/PV, párrafo 360.

---

Shipping (ICS, por sus siglas en inglés) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés), al igual que sus asesores. Por último, participaron asimismo en la Reunión representantes de la Organización Marítima Internacional (OMI), la OACI y otras organizaciones internacionales oficiales, así como observadores de organizaciones internacionales no gubernamentales. El anexo IV del presente informe contiene la lista de participantes.

**5.** La Mesa de la Reunión estuvo constituida del siguiente modo:

*Presidente:* Sr. Thomas Heinan (representante gubernamental, Islas Marshall)

*Vicepresidentes:* Sr. Joseph Cox (representante de los armadores, Estados Unidos)

Sr. David Heindel (representante de la gente de mar, Estados Unidos)

**6.** El Grupo Gubernamental eligió al Sr. John Cousley (miembro gubernamental, Reino Unido) como su Presidente.

**7.** El Comité constituyó un Comité de Redacción para la Reunión integrado por los siguientes miembros:

*Armadores:* Sr. Stewart Inglis (International Chamber of Shipping (ICS))

Sra. Virginie Costel (Armateurs de France)

*Gente de Mar:* Sr. Jonathan Warring (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF))

Sr. Thierry Le Guevel (Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT))

Sr. Jesus Palmario Sale (Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP))

*Gobierno:* Sr. John Cousley (Reino Unido)

Sr. Yann Becouarn (Francia)

Sr. Diego Cano Soler (España)

## **II. Declaraciones inaugurales**

**8.** En sus observaciones preliminares, la Secretaria General dio la bienvenida a los participantes y expresó su voluntad de que la Reunión actual demostrara la colegialidad marítima y el espíritu de tripartismo tradicionales. Recordó que el objetivo subyacente a la adopción del Convenio núm. 185 en 2003 había sido encarar los desafíos modernos que planteaba permitir que la gente de mar tuviera acceso al permiso para bajar a tierra y de tránsito en una época de más preocupación por la seguridad. Era preciso actualizar las opciones técnicas adoptadas entonces. Recordó asimismo la conclusión de la Reunión tripartita de expertos celebrada en febrero de 2015 de que el medio más viable para avanzar era enmendar los anexos del



---

Convenio núm. 185, adoptando con este propósito el procedimiento acelerado de enmienda establecido en el artículo 8 del Convenio. Se había pedido a la Reunión actual que formulara propuestas a tal efecto, con el fin de que el Consejo de Administración las sometiera a la Conferencia para su adopción en su 105.<sup>a</sup> reunión, en mayo-junio de 2016. Por lo tanto, la tarea que tenía ante sí el Comité era sumamente compleja y conllevaba cuestiones muy técnicas que requerirían un enfoque creativo y flexible con miras a identificar las soluciones necesarias.

9. El Vicepresidente armador puso de relieve el objetivo principal del Convenio, a saber, facilitar el acceso de la gente de mar al permiso para bajar a tierra y de tránsito desde sus y hasta sus empleos y países de residencia. Esta facilitación era de vital importancia para asegurar a la gente de mar unas condiciones decentes de vida y de trabajo. A este respecto, había sido necesario elaborar un documento que prestara asistencia tanto a la gente de mar como a los armadores. Aunque el Convenio núm. 185 no había sido ratificado ampliamente, expresó su agradecimiento a los Estados que habían invertido tiempo y recursos financieros en la ratificación y aplicación del instrumento en su empeño por mejorar la vida de la gente de mar. La Reunión tripartita de expertos se había celebrado en 2015 porque los anexos del Convenio ya no eran adecuados desde el punto de vista técnico. Éstos deberían enmendarse para que el Convenio cumpliera su objetivo inicial y fuera aplicable a todos los países. Aunque algunos representantes gubernamentales habían hecho referencia a los costos que suponía actualizar la tecnología para expedir documentos de identidad de la gente de mar (DIM), señaló que dichos costos parecían razonables y podrían disminuir a medida que aumentara el número de participantes. Encomió a aquellos Estados Miembros que habían tomado medidas encaminadas a poner en práctica la tecnología necesaria para expedir DIM en consonancia con el Convenio, y esperaba con interés el debate y la adopción de un enfoque positivo de las cuestiones abordadas.
10. El Vicepresidente de la gente de mar destacó que la Reunión actual y los esfuerzos que se estaban desplegando para actualizar el Convenio brindaban oportunidades importantes para promover el trabajo decente para la gente de mar. Los DIM eran fundamentales para el bienestar y el modo de vida de los marinos. La Reunión tripartita de expertos se había celebrado en 2015 porque los DIM exigidos por el Convenio habían quedado obsoletos como consecuencia de los rápidos avances tecnológicos. Apoyó las recomendaciones formuladas por la Reunión de 2015 y las enmiendas propuestas a los anexos del Convenio que había preparado la Oficina. Las opciones propuestas tenían consecuencias financieras para los gobiernos y el Grupo de la Gente de Mar escucharía atentamente las intervenciones de estos últimos. Aunque las cuestiones técnicas podrían parecer intimidantes, existían soluciones tecnológicas disponibles.
11. El Presidente del Grupo Gubernamental confiaba en que la Reunión lograría facilitar los derechos fundamentales de la gente de mar. Apreciaba las opciones sugeridas y destacó la necesidad de que las nuevas propuestas no quedaran obsoletas con la evolución tecnológica.
12. Un observador que representaba a la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA, por sus siglas en inglés) subrayó la importancia que revestía el Convenio núm. 185 a la hora de brindar protección a la gente de mar y de mejorar sus oportunidades para tener acceso al permiso para bajar a tierra. Remitiéndose a un estudio realizado por una de las organizaciones miembros de la ICMA, indicó que del 17 por ciento de la gente de mar a la que se había denegado el acceso al permiso para bajar a tierra en los Estados Unidos, la gran mayoría de casos había sido por no poseer visados de tripulante. Se trataba mayormente de gente de mar que trabajaba a bordo de buques para los que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) estaba en vigor. Por lo tanto, el MLC, 2006, no parecía estar cumpliendo uno de sus objetivos, a saber, promover el acceso de la gente de mar al permiso para bajar a tierra. Esto significaba que la ratificación más amplia del Convenio núm. 185 revestía más importancia al promover el acceso de la gente de mar al permiso para bajar a tierra en los países que seguían requiriendo visados a tal efecto.

---

### III. Deliberaciones técnicas

13. Un experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina presentó las enmiendas propuestas a los anexos del Convenio núm. 185 indicadas en el documento de referencia, que tenían por objeto asegurar que los DIM expedidos en consonancia con el Convenio fueran compatibles con las normas de la OACI para los pasaportes electrónicos y fueran legibles por el equipo diseñado para leer pasaportes electrónicos. Recordó que los DIM expedidos de con arreglo a lo dispuesto en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), no tenían que estar de conformidad con un formato o estilo estándar específico. Habida cuenta del empeño por reforzar la seguridad en los puertos después de 2001, la OIT y sus mandantes habían elaborado el Convenio núm. 185, que ofrecía tres mejoras principales en relación con el instrumento anterior, a saber, un formato común, datos biométricos, y unas normas detalladas sobre el proceso de expedición para mejorar la seguridad. Sin embargo, al mismo tiempo, la OACI había estado examinando las especificaciones recomendadas para los pasaportes. Como consecuencia, poco después de la adopción del Convenio núm. 185, éste ya no estaba sincronizado con las nuevas especificaciones de la OACI. En 2015, la Reunión tripartita de expertos había estado de acuerdo con la necesidad de asegurar la compatibilidad entre el Convenio núm. 185 y la nueva versión del documento núm. 9303, que facilitaría la validación de la autenticidad de los DIM. Por lo tanto, el objetivo de las enmiendas propuestas a los anexos del Convenio que se especificaban en el documento de referencia era la plena integración de los DIM con el documento núm. 9303.
14. Una observadora que representaba a la OACI explicó el sistema del directorio de claves públicas (DCP) de la OACI, que mejoraba enormemente la seguridad de los documentos de viaje de lectura mecánica. El sistema DCP ofrecía un lugar de almacenamiento central seguro en el que los Estados y otras entidades podrían introducir y recuperar información sobre la seguridad con el fin de validar los datos electrónicos contenidos en los pasaportes electrónicos con arreglo a las normas técnicas establecidas en el documento núm. 9303 de la OACI. El sistema facilitaba el proceso de validación y permitía que las autoridades de control de fronteras confirmaran que los pasaportes electrónicos habían sido expedidos por la autoridad apropiada y no eran una copia ni un documento idéntico. Señaló que la OACI recomendaba a sus Estados miembros no expedir más pasaportes que no fueran de lectura mecánica a partir de noviembre de 2016, pero que no era obligatorio expedir pasaportes electrónicos. En la actualidad, el sistema DCP contaba con 47 participantes y se estaban celebrando debates con otros países con miras a su participación. El sistema DCP funcionaba sobre la base de la recuperación de los costos, y las cuotas disminuían a medida que aumentaba el número de participantes.
15. El Presidente del Grupo Gubernamental, señalando el rápido ritmo al que estaban evolucionando las normas tecnológicas, mencionó que ciertos países, concretamente la Federación de Rusia, habían invertido enormemente en la expedición de DIM que estuvieran en consonancia con el Convenio. En la actualidad, dichos países se enfrentaban a la necesidad de renovar su tecnología. Otros países, como Noruega, que contaba con pocos marinos, no habían ratificado el Convenio, pero reconocían el DIM expedido de conformidad con aquél. Observó que los DIM tenían por objeto identificar a la gente de mar por su ocupación, pero no eran documentos de identidad. Los pasaportes debían verificar la identidad personal de la gente de mar. Otro motivo de preocupación era el período de transición que se requeriría para la adopción de un nuevo sistema, y pidió a la representante de la OACI que indicara el tiempo que seguirían siendo válidos los documentos producidos de conformidad con las normas específicas de la OACI.
16. La observadora que representaba a la OACI mencionó que un grupo de expertos técnicos estaba estudiando una nueva estructura lógica de datos (LDS, por sus siglas en inglés). No podía especificar cuándo se publicaría la nueva edición del documento núm. 9303. La OACI

---

lo actualizaba periódicamente, pero esto no tenía repercusiones en la expedición de documentos de viaje. Estuvo de acuerdo en que los Estados tal vez no reconocieran los DIM como documentos de viaje, y podrían exigir asimismo un pasaporte.

- 17.** Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán, al tiempo que acogió con agrado las medidas de seguridad, cuestionó la necesidad real de contar con un sistema de seguridad tan complejo para los DIM, que eran utilizados básicamente por la gente de mar para facilitar el acceso al permiso para bajar a tierra, de transferencia y de tránsito. Había que sopesar si dicho sistema era verdaderamente necesario para dar cumplimiento al artículo 6 del Convenio.
- 18.** Un representante del Gobierno del Canadá compartió las preocupaciones expresadas por el orador anterior. Era evidente que se requería un pasaporte para el tránsito y la transferencia, lo que significaba que el verdadero objetivo de los DIM era facilitar el acceso al buque y al permiso para bajar a tierra para la gente de mar, y no estaba claro que fuera necesario un sistema de seguridad tan complejo con este fin.
- 19.** Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia señaló que las claves maestras se almacenaban en forma de certificados en el DCP con el fin de expedir y autenticar los pasaportes. Dado que los DIM eran documentos diferentes de los pasaportes, los cuales tenían más características de seguridad que los DIM, preguntó si sería posible almacenar diferentes claves maestras para el mismo país en el DCP con miras a la expedición de estos documentos diferentes.
- 20.** La representante del Gobierno de Georgia señaló que su Gobierno había realizado inversiones considerables en la expedición de DIM que estuvieran de conformidad con el Convenio. Según el Convenio, el DIM no era un pasaporte, por lo que los viajeros internacionales deberían disponer de ambos documentos. Las autoridades fronterizas que no contaban con la tecnología necesaria para leer un DIM podrían leer el pasaporte. Expresó su desacuerdo con la adopción de medidas ulteriores encaminadas a introducir tecnologías biométricas para los DIM o a enmendar el Convenio núm. 185.
- 21.** La oradora que representaba a la OACI señaló que sólo había una firma para cada Estado. Para que los DIM estuvieran vinculados con el DCP, deberían expedirse con la misma firma de dicho Estado. En aras de mantener el máximo nivel de seguridad, debería haber únicamente una autoridad expedidora y una firma para cada Estado.
- 22.** Un representante del Gobierno de España apoyó plenamente las enmiendas al Convenio núm. 185, ya que las características mejoradas de los DIM aportarían grandes beneficios a la gente de mar, permitiéndoles demostrar su ocupación de marinos. Era importante seguir desarrollando el Convenio e instó a más países a ratificarlo. Dadas las grandes ventajas de la expedición de DIM, incluidas las transferencias aceleradas y el mejor acceso al permiso para bajar a tierra, era importante que los problemas financieros y técnicos conexos no fueran un desincentivo.
- 23.** El Vicepresidente de la gente de mar preguntó si un Estado Miembro que ya participaba en el sistema DCP de la OACI incurriría en costos adicionales al expedir otro tipo de documento, como un DIM.
- 24.** La observadora que representaba a la OACI indicó que si un Estado Miembro ya tenía la capacidad tecnológica para leer pasaportes por medio de lectores de pasaportes electrónicos, sería necesario asegurar que sus lectores pudieran leer asimismo DIM, lo cual podría suponer ciertos cambios en los programas informáticos.

- 
25. El Vicepresidente de la gente de mar añadió que los anexos actuales del Convenio estaban técnicamente obsoletos, y que la tecnología que se especificaba en los mismos ya no podía utilizarse.
  26. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina recordó que la opción técnica para los DIM que se indicaba en el Convenio núm. 185 se basaba en una plantilla de huellas dactilares. La Oficina había realizado pruebas de interoperabilidad en 2004, 2006 y, más recientemente, en 2008, con miras a identificar equipo que fuera compatible con los requisitos del Convenio. La prueba realizada en 2008 había conducido a la elaboración de una lista de 12 productos aprobados, pero sólo un sistema de huellas dactilares aprobado seguía en el mercado. Por lo tanto, sería sumamente difícil continuar con las tecnologías más antiguas especificadas actualmente en los anexos del Convenio.
  27. Un representante del Gobierno de la India señaló que su país contaba con cerca de 150 000 marinos. A finales de 2014, su Gobierno casi había estado preparado para poner en práctica su sistema para expedir DIM. Sin embargo, tras la Reunión tripartita de expertos celebrada en 2015, el Gobierno había iniciado el proceso de adoptar una tecnología de reconocimiento facial a un costo muy elevado. No estaba seguro de que la India pudiera participar en el sistema DCP en un futuro cercano. Los pasaportes eran expedidos por otro ministerio, y su país aún no había comenzado a expedir pasaportes electrónicos. Compartía las dudas expresadas por los representantes de los Gobiernos del Canadá y de la República Islámica del Irán sobre si era necesario un sistema tan complejo para los DIM.
  28. El representante del Gobierno del Canadá añadió que su Gobierno también había estado a punto de introducir su propio sistema para expedir DIM que fueran compatibles con los requisitos actuales del Convenio núm. 185, pero había decidido no ponerlo en práctica debido a la incertidumbre técnica. Tomando nota de que en la enmienda propuesta al anexo III contenida en el documento de referencia se mencionaba la séptima edición del documento núm. 9303 «con las posibles modificaciones que pudieran introducirse», pidió que se aclararan las consecuencias financieras y el plazo para la introducción de posibles futuras modificaciones en el documento.
  29. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina explicó que la versión del documento núm. 9303 a la que se hacía referencia en los anexos actuales del Convenio núm. 185 ya no estaba disponible. Por lo tanto, era necesario pasar a la nueva versión del documento núm. 9303. Añadió que, al actualizar sus especificaciones, la OACI había actuado con la máxima cautela para cerciorarse de que seguirían siendo válidas durante un lapso razonable de tiempo. Por ejemplo, la OACI estaba tratando de asegurar con la Organización Internacional de Normalización (ISO, por sus siglas en inglés) que las especificaciones para el reconocimiento de la imagen facial que estaban utilizándose actualmente siguieran siendo válidas hasta 2033.
  30. La observadora que representaba a la OACI añadió que se concedía a los Estados un plazo razonable para poner en práctica los cambios tecnológicos. Recordó que la introducción de documentos de viaje de lectura mecánica había sido aceptada en 2005, pero hasta 2015 no había sido obligatoria. Destacó asimismo la importancia de que los países aplicaran las especificaciones establecidas en el documento núm. 9303, ya que, de lo contrario, los viajeros podrían empezar a tener problemas con el control de fronteras.
  31. Una representante del Gobierno de los Estados Unidos, recordando que su Gobierno no había ratificado el Convenio, señaló que sí expedía, no obstante, documentos de identidad para la gente de mar que cumplían los requisitos del Convenio núm. 185. También había elaborado documentos estilo pasaporte para su utilización por la gente de mar. Dado que diferentes entidades expedían DIM y pasaportes, si se adoptaba el sistema DCP para los DIM, entendía que debería utilizarse una firma única, y que las autoridades competentes deberían alcanzar un acuerdo. También solicitó que se aclarara la validez continua de los tres formatos de

---

documento (DIM que tengan el tamaño 1 (DV-1), el tamaño 2 (DV-2) y el tamaño 3 (DV-3)) y los motivos por los que en la enmienda propuesta a los anexos se expresaba una preferencia por el formato más pequeño.

32. La representante de la OACI confirmó que se prefería que los países tuvieran sólo una firma para los DIM y los pasaportes. La misma cuestión se planteaba en algunos países en relación con los pasaportes diplomáticos, que no siempre eran expedidos por la autoridad encargada de los pasaportes. Añadió que por el momento no se había previsto cambiar los formatos que estaban disponibles.
33. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina recordó que, de conformidad con el párrafo 7 del artículo 3 del Convenio, sólo podía incluirse en los DIM una cierta cantidad de información sobre la gente de mar. Por ejemplo, los DIM no deberían contener información sobre la trayectoria profesional o las calificaciones de los marinos. El riesgo que planteaban los DIM de tamaño 3 (DV-3) (documentos que tienen el tamaño de una página de pasaporte) era que podría incluirse más información que no estaba de conformidad con el Convenio. Los DIM de tamaño 1 (DV-1) (tamaño de una tarjeta de crédito) ofrecían asimismo ventajas en términos de durabilidad, ya que podían guardarse en el bolsillo del marino, por lo que también había menos riesgo de pérdida.
34. Respondiendo a una pregunta del representante del Gobierno del Brasil, la observadora que representaba a la OACI indicó que el número y el título del documento núm. 9303 seguirían siendo los mismos.
35. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán señaló que en la versión actual del anexo I del Convenio se indicaba el número de identidad personal (PIN) del marino como una opción para su inclusión en el DIM, pero no se hacía referencia al PIN en la versión enmendada propuesta del anexo. También preguntó qué medidas se proponían para los países que deseaban utilizar dos lenguas en los DIM, especialmente en vista del limitado espacio disponible en los documentos que tenían el tamaño de una tarjeta de crédito.
36. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina recordó que la inclusión de un PIN específico para cada país era facultativa de conformidad con el anexo I actual. Dado que dicha opción no parecía haberse utilizado con frecuencia, se había omitido de la versión enmendada propuesta del anexo. En lo que respecta al uso de una segunda lengua, algunos países preferían utilizar únicamente el inglés, mientras que otros también utilizaban otra lengua. En el DIM canadiense, que tenía el tamaño de una tarjeta de crédito, la información constaba en inglés y francés.
37. Un representante del Gobierno de Liberia recordó la especificación contenida en el párrafo 4 del artículo 3 acerca de que el DIM «no será más grande que un pasaporte normal». Al optar por un documento con el tamaño de una tarjeta de crédito en las enmiendas propuestas a los anexos, era como si se tratara de enmendar indirectamente el Convenio en lo tocante a una cuestión que no había sido examinada por la Reunión tripartita de expertos en 2015. Era necesario atenerse a los términos del Convenio. Los anexos sólo deberían servir de aclaración.
38. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia hizo referencia a los párrafos del documento de referencia relativos al tamaño del DIM propuesto. Se proponía que sólo se permitiera un DIM de tamaño 1 (DV-1). En el documento se indicaba que, aunque el DIM de tamaño 3 (DV-3) ofrecía más espacio para incluir información, sería menos conveniente para la gente de mar, ya que no cabía fácilmente en un bolsillo o en un tarjetero, a lo que se sumaba que el DIM de tamaño 3 (DV-3) podía doblarse fácilmente, lo que podría reducir la vida útil del circuito integrado. Sin embargo, señaló que el documento núm. 9303 permitía los tres tamaños, y que un DIM que tuviera el tamaño de un pasaporte ofrecería suficiente espacio para que la información necesaria constara en dos lenguas.

---

#### **IV. Modalidades del sistema para expedir documentos de identidad de la gente de mar de conformidad con los anexos enmendados con arreglo a lo propuesto**

39. A continuación, la Reunión pasó a examinar las modalidades para expedir DIM de conformidad con los anexos enmendados con arreglo a lo propuesto, sobre la base del documento de referencia.
40. Refiriéndose a las opciones indicadas en la parte III del documento de referencia relativas al sistema para expedir DIM, el experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina explicó que, en la opción A, la autoridad expedidora, como el Ministerio de Transporte o la autoridad marítima, produciría ella misma DIM, y almacenaría y firmaría digitalmente datos sobre el circuito integrado contenido en el DIM. Esto parecía ser el enfoque más sencillo. Sin embargo, la autoridad expedidora tendría que participar en el sistema DCP, y dado que la OACI no permitía múltiples participantes en el DCP provenientes del mismo país, la opción no era viable. La opción B suponía que la autoridad expedidora de DIM colaborara con la autoridad expedidora de pasaportes electrónicos en el mismo país, que produciría entonces el DIM. Esto tendría la ventaja de que no se necesitarían claves adicionales en el sistema DCP. Sin embargo, las desventajas eran que los países que todavía no expedían pasaportes electrónicos no podrían adoptar esta opción, y tampoco los países en los que ambos organismos no pudieran concertar esfuerzos. Por consiguiente, la opción B podía funcionar para algunos países, pero no para todos. La opción C supondría la creación de una oficina central de tramitación (OCT) para todos los países participantes a escala mundial, la cual se encargaría de la producción de DIM en nombre de las autoridades expedidoras. La OCT se contrataría a través de la OIT, y validaría y firmaría digitalmente los DIM, aseguraría la autorización, introduciría la información en los circuitos integrados, y los remitiría al país receptor. Aunque la OACI podría aceptar esta opción y había propuesto que la firma digital de *laissez-passer* de las Naciones Unidas se utilizara a tal efecto, la oficina responsable de la expedición de *laissez-passer* había comunicado recientemente a la OIT que las Naciones Unidas no permitirían el uso de la firma digital con este fin. Aunque la opción C seguía siendo viable, sería necesario hallar la firma digital apropiada que pudiera utilizar la OCT.
41. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar expresaron su preferencia por escuchar en primer lugar las opiniones de los gobiernos sobre las medidas necesarias para asegurar la aplicación efectiva del Convenio con miras a facilitar el acceso al permiso para bajar a tierra y de tránsito de la gente de mar.
42. El Vicepresidente de la gente de mar expresó asimismo la frustración de su Grupo, que había alentado a los gobiernos a ratificar el Convenio, solamente para observar que dichos países habían incurrido en costos y dedicado tiempo a afrontar los desafíos técnicos que planteaba el Convenio, y que habían acabado produciendo DIM que no eran eficaces. Destacó los esfuerzos desplegados por la Federación de Rusia, que había adoptado todas las medidas necesarias y que había sido incluida en la Lista Blanca de la OIT. Hasta la fecha, a pesar de sus buenas intenciones, los problemas causados por el Convenio habían sido mayores que los beneficios aportados por el mismo. Se había dejado de lado a la gente de mar, a pesar de que eran el motor de una gran industria mundial. El comercio era primordial, pero se trataba a las personas que lo impulsaban como ciudadanos de segunda clase. Reiteró su esperanza de que la Reunión hallaría una respuesta a estos problemas.
43. El Presidente del Grupo Gubernamental mencionó que los países se encontraban en diferentes etapas en relación con el Convenio: algunos de ellos, como la Federación de Rusia, habían cumplido todos sus requisitos; otros estaban avanzando hacia la consecución de este objetivo, y otros necesitaban conocer la dirección que deberían tomar para realizar progresos. Reconoció que los anexos actuales del Convenio se basaban en una versión más antigua del documento núm. 9303 que ya no existía, y señaló que el objetivo de las

---

enmiendas propuestas era asegurar que los DIM se adaptaran a los cambios introducidos en dicho documento.

44. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia indicó que tenía la impresión de que algunas decisiones se habían tomado antes de comenzar la Reunión. Hizo eco de la decepción expresada por el Grupo de la Gente de Mar y explicó que su país había cumplido plenamente los requisitos relativos a los DIM desde junio de 2015, y era el primer y único Miembro hasta la fecha que figuraba en la Lista Blanca. Señaló que, como ya había indicado claramente en febrero de 2015, la Federación de Rusia no apoyaba las enmiendas: deberían realizarse esfuerzos para cumplir los requisitos, antes de modificarlos, y la OIT debería seguir siendo coherente con las decisiones adoptadas anteriormente. En su país ya se habían expedido más de 200 000 DIM. Las enmiendas propuestas eran injustas para aquellos Estados Miembros que habían cumplido — o estuvieran en proceso de cumplir — los requisitos de los anexos actuales. Por consiguiente, señaló que la Federación de Rusia se reservaba el derecho a no apoyar las enmiendas propuestas o a oponerse a la entrada en vigor para su país de la versión enmendada del Convenio. Habida cuenta de los gastos incurridos, opinaba que debería haber un período de transición de al menos diez años para los Estados Miembros que hubieran aplicado el Convenio o que estuvieran en proceso de hacerlo. Expresó su preocupación por las cuestiones que se habían planteado en relación con el Convenio, indicando que la Federación de Rusia y los marinos rusos aún no se habían beneficiado de todas las ventajas que conllevaba cumplir el Convenio.
45. Un representante del Gobierno de España, recordando que su país había ratificado la mayoría de los convenios de la OIT, incluido el Convenio núm. 185, indicó que su Gobierno había expedido hasta la fecha más de 22 000 DIM. Comprendía cómo se sentían otras delegaciones en lo que respecta al Convenio. Sin embargo, añadió que algunos aspectos del mismo debían mejorarse con el fin de eliminar obstáculos y ayudar a más Estados Miembros a ratificar el instrumento. Refiriéndose al mandato de la Reunión de expertos *ad hoc*, opinaba que el objetivo era actualizar los anexos del Convenio. Expresó su acuerdo con el establecimiento de un período de transición razonable para permitir la aplicación del Convenio. Tanto la gente de mar como los armadores esperaban que la Reunión aportara cambios positivos.
46. Un representante del Gobierno de Noruega señaló que su país había desplegado grandes esfuerzos para mejorar el Convenio núm. 108 y reforzar la seguridad. Los DIM expedidos recientemente deberían tener un estatus más claro en relación con otros documentos de identidad, como los pasaportes. Cuando el Convenio núm. 185 se adoptó, Noruega había realizado grandes esfuerzos por aplicarlo, pero había estimado que los costos eran demasiado elevados dado el limitado número de marinos noruegos (entre 15 000 y 20 000). Además, no todos los marinos noruegos necesitarían DIM. Por consiguiente, el costo de un DIM individual sería prohibitivo. Los esfuerzos desplegados por el Gobierno con el fin de obtener el acuerdo de los interlocutores sociales para ratificar el Convenio habían sido en vano. Remitiéndose al documento de referencia de la Reunión, indicó que apoyaba la opción B, a saber, la producción de DIM por la autoridad expedidora de pasaportes electrónicos, aunque añadió que su aplicación llevaría algunos años. La ratificación del Convenio núm. 185 no sería posible a menos que se revisaran los anexos para tener en cuenta las nuevas normas de la OACI. Además, refiriéndose a la aplicación del Convenio por la Federación de Rusia, indicó que Noruega reconocía los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185, aunque no hubiera ratificado este instrumento. Así pues, la gente de mar tenía acceso al permiso para bajar a tierra en Noruega. Concluyó que la OIT no debería realizar una labor técnica en este ámbito, y que ésta debería incumbir a la OACI.
47. Una representante del Gobierno de Dinamarca secundó plenamente las opiniones del representante del Gobierno de Noruega. Su Gobierno también reconocía los DIM expedidos de conformidad con el Convenio núm. 185. Preguntó cuáles eran las consecuencias para los Estados Miembros que ya habían ratificado el Convenio en lo que respecta al período de

---

transición propuesto y a los cambios tecnológicos, en comparación con los Estados Miembros que ratificarían en breve el Convenio.

48. Un experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina aclaró que el Convenio no contenía requisitos tecnológicos con respecto a la lectura de los DIM. Incumbía a los diferentes Estados establecer su propio sistema de seguridad. Un Estado Miembro que ratificara el Convenio podía elegir cómo leer y expedir DIM.
49. Un representante del Gobierno de Bangladesh recordó que, aunque su país había ratificado el Convenio y expedido unos 3 000 DIM biométricos, a la gente de mar de su país se le denegaba el acceso al permiso para bajar a tierra en algunos puertos, sobre la base de que Bangladesh no figuraba en la lista de Estados que habían ratificado el Convenio núm. 108. La modernización de los DIM supondría más costos para la gente de mar y los gobiernos, sin la garantía del acceso al permiso para bajar a tierra que ofrecía el Convenio. La colaboración entre las autoridades marítimas y las autoridades expedidoras de pasaportes retrasaría más aún la aplicación del Convenio, y expresó ciertas reservas en cuanto a las enmiendas propuestas.
50. Una representante del Gobierno de las Islas Marshall recordó que su país había ratificado el Convenio núm. 185 en abril de 2011. Las autoridades nacionales de su país no utilizaban un circuito integrado sin contacto, pero la tecnología cumplía los requisitos del Convenio. Estaba de acuerdo con las opiniones expresadas por el representante del Gobierno de la Federación de Rusia, pero se reservaba su posición hasta escuchar a otros participantes.
51. Un representante del Gobierno de la India apoyó plenamente las preocupaciones expresadas por el representante del Gobierno de la Federación de Rusia. La India se encontraba en la fase final de la expedición de DIM. Expresó su preocupación por la enmienda propuesta, ya que el DCP estaba bajo la responsabilidad de otro ministerio, y no estaba seguro de que fuera factible vincular los DIM con el sistema DCP. Consideró que debería preverse tiempo para la aplicación de la tecnología actual antes de introducir nuevos cambios tecnológicos.
52. La observadora que representaba a la OACI señaló que la Reunión estaba deliberando sobre dos pasos diferentes. El primero estaba relacionado con la expedición de DIM que estuvieran de conformidad con las normas del documento núm. 9303 para los documentos de viaje de lectura mecánica. El segundo hacía referencia a la participación en el sistema DCP, que podría tener lugar en una fecha ulterior. Ambos pasos no estaban vinculados.
53. Un representante del Gobierno de Madagascar hizo eco de las preocupaciones expresadas por otros gobiernos acerca de que, a pesar de la ratificación por su país del Convenio núm. 185, se había denegado a los marinos nacionales el acceso al permiso para bajar a tierra. Su país había tomado medidas para aplicar el Convenio, entre ellas la convocación de licitaciones basadas en los requisitos técnicos actuales. Su Gobierno había solicitado la asistencia técnica de la OIT, que no se había prestado. Entre 2012 y 2013, su Gobierno habían informado a la Oficina en reiteradas ocasiones de los problemas que habían surgido debido a que otros países no reconocían los DIM. Una vez se supo que los requisitos del Convenio serían enmendados, su administración había puesto fin a las medidas adoptadas para la producción de DIM hasta que se determinaran las nuevas especificaciones técnicas.
54. Un representante del Gobierno del Brasil señaló que su país, al igual que otros muchos, había ratificado el Convenio y realizado grandes inversiones en la aplicación de los requisitos técnicos actuales. Tal como habían mencionado los representantes de los Gobiernos de España y Noruega, el modelo del DIM actualizado tenía por objeto beneficiar a todos los pescadores del mundo.



- 
55. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán expresó su oposición al DCP debido al excesivo costo técnico que supondría. Señaló que debía analizarse más atentamente esta cuestión, la cual debería posponerse.
56. Un representante del Gobierno de Malasia recordó que, en 2006, su país había comenzado a producir SIM que contenía circuitos integrados biométricos. Sin embargo, a fin de cumplir con el Convenio, había eliminado dichos circuitos en 2012. Debería considerarse este esfuerzo y esta inversión monetaria en el sistema actual.
57. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que comprendía y compartía la frustración del representante del Gobierno de la Federación de Rusia, que era el único Estado que había expedido DIM válidos. La realidad era que el Convenio no funcionaba y que sus disposiciones actuales estaban obsoletas. Con el fin de que las normas actuales fueran útiles para la gente de mar, era preciso establecer una tecnología aceptable. Además, los principales Estados rectores del puerto que acogerían a gente de mar tendrían que aceptar los DIM y facilitar el permiso para bajar a tierra y de tránsito. Las normas también debían asegurar que los requisitos en materia de seguridad y las normas de la OACI fueran plenamente operativos, al igual que la tecnología del DCP. Aunque no pretendía que esto se convirtiera en un debate político, señaló que algunos Estados estaban expidiendo DIM a personas distintas de sus nacionales. Citó el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio, conforme al cual: «Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá expedir a todos sus nacionales que ejerzan la profesión de marino, y presenten la solicitud correspondiente, un documento de identidad de la gente de mar conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del presente Convenio.». Además, señaló que, en virtud del párrafo 3 del mismo artículo, los Estados Miembros podían expedir un DIM a «la gente de mar a la que haya otorgado la condición de residente permanente en su territorio». Expresó su frustración porque, en algunos casos, se siguiera exigiendo a los marinos que eran nacionales o residentes permanentes de un país comprar un DIM a otro país.
58. En respuesta a un comentario de la representante de la OACI, la Secretaria General preguntó si los gobiernos contemplarían la posibilidad de contar con un DIM que cumpliera con lo dispuesto en el documento núm. 9303, tal como se preveía en las enmiendas propuestas, sin abordar necesariamente el requisito de establecer el sistema vinculado con el DCP.
59. Un representante del Gobierno de España estuvo de acuerdo en que los gobiernos deberían expresar su oposición, en su caso, porque otros muchos gobiernos ya habían expresado su apoyo.
60. El Presidente observó que ningún gobierno expresaba su oposición.
61. Un representante del Gobierno de Noruega respondió que su Gobierno era miembro del DCP y, por consecuencia, no se oponía a vincular la solución con el DCP.
62. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina estuvo de acuerdo en que la Reunión tripartita de expertos celebrada en febrero de 2015 ya había tomado la decisión de enmendar los anexos del Convenio armonizándolos en mayor grado con la norma prevista en el documento núm. 9303. No obstante, tal como había explicado la observadora que representaba a la OACI, era posible cumplir plenamente con lo dispuesto en el documento núm. 9303 sin necesidad de ser miembro del DCP. Por lo tanto, la decisión anterior no se anulaba, y la única modificación serían las modalidades consideradas. Remitiéndose al documento de referencia de la Reunión, señaló que todas las opciones propuestas partían de la base de que los Estados querrían ser miembros del DCP con miras a verificar fácilmente los DIM en sus fronteras. Sin embargo, era posible estar en consonancia con el documento núm. 9303 y no utilizar el DCP. En tales casos, el circuito integrado podría leerse, y las características físicas de la gente de mar podrían verificarse, pero las autoridades de control

---

de fronteras no podrían comprobar la autenticidad del circuito integrado a través del sistema DCP.

- 63.** Un representante del Gobierno de Noruega señaló que sería aconsejable no vincular la solución adoptada con el sistema DCP, porque actualmente no todos los Estados participaban en dicho sistema. Recordó a la asamblea que las normas de la OACI eran prácticas recomendadas, y que las modificaciones a los anexos del Convenio núm. 185, tal como se proponían en esos momentos, establecerían el requisito de participar en el sistema DCP, que sólo era facultativo para los pasaportes. Por consiguiente, propuso eliminar el requisito del DCP de las enmiendas propuestas.
- 64.** El observador que representaba a la OACI confirmó que el representante del Gobierno de Noruega tenía razón, ya que la participación en el sistema DCP era una propuesta contenida en el anexo 9 del documento núm. 9303. Además, aunque las normas de la OACI eran obligatorias, los Estados tenían el derecho de presentar una comunicación a la Organización en la que se especificaran los motivos por los que no podía aplicar dichas normas.
- 65.** Un representante del Gobierno de Irlanda señaló que no sería posible expresar una opinión sobre dicha opción hasta que se hubieran mantenido deliberaciones con los expertos técnicos nacionales.
- 66.** Un representante del Gobierno de España explicó que su Gobierno participaba en el DCP y que, por lo tanto, preferiría este sistema para el DIM. La opción B indicada en el documento de referencia equilibraba el costo y la eficiencia del sistema. Sin embargo, expresó su confianza en que los participantes deliberaran abiertamente sobre las diversas opciones. Si el DCP suponía un obstáculo para otros participantes, la decisión final debería incumbir al Estado.
- 67.** Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia informó a la Reunión de que su país también participaba en el sistema DCP. Sin embargo, apoyó las declaraciones realizadas por los representantes de los Gobiernos de España y Noruega de que no debería ser un requisito ser miembro del DCP para los países que ratificaran el Convenio. La cuestión del DCP podría resolverse ulteriormente.
- 68.** Un representante del Gobierno del Reino Unido apoyó las declaraciones anteriores. Del mismo modo, aunque su país era miembro del DCP, las autoridades de control de fronteras del Reino Unido podrían tramitar pasaportes expedidos por países que no fueran parte del sistema DCP. Esto tampoco debería suponer un obstáculo para los DIM.
- 69.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó que el sistema DCP facilitaba la verificación de la obtención de visados y el acceso al permiso para bajar a tierra. Subrayó que los gobiernos deberían ser conscientes de que la opción del DCP propiciaría la facilitación.
- 70.** Una representante del Gobierno de los Estados Unidos recordó la reunión de febrero de 2015 y las preocupaciones que se habían planteado con respecto a la evolución tecnológica. Señaló que la facilitación de la identificación podría agilizar la tramitación de visados. Recordó a la asamblea que su país seguiría exigiendo visados en virtud de su Ley de Naturalización. En los Estados Unidos se expedían DIM, que se habían examinado con la OIT, los cuales cumplían los requisitos de los Convenios núms. 108 y 185.
- 71.** El Vicepresidente armador recordó que los gobiernos habían invertido tiempo y recursos para cumplir los requisitos actuales del Convenio. Sin embargo, dichos recursos no se habían malgastado, porque los gobiernos interesados habían ratificado un instrumento internacional y habían tomado medidas para su aplicación. También recordó que el párrafo 1 del artículo 3 del Convenio preveía que las enmiendas tuvieran en cuenta la evolución tecnológica. Señaló que la OACI estaba integrada por gobiernos, la mayoría de los cuales eran los mismos que

---

los representados en esta Reunión, por lo que ésta tenía la oportunidad de influir en los cambios introducidos en dicha Organización. Remitiéndose a las preocupaciones expresadas por los gobiernos en relación con el plazo, indicó que el período de transición previsto en el artículo 3 del Convenio proporcionaría tiempo suficiente para la aplicación de las modificaciones introducidas en los anexos. Esta preocupación no debería inhibir la adopción de las enmiendas necesarias para pasar al mundo electrónico.

72. Un portavoz del Grupo de la Gente de Mar aclaró que los requisitos para que un marino tuviera un visado para entrar en un territorio no eran los mismos que un pasaporte electrónico. La Reunión debería concentrarse en la expedición de DIM y pasaportes, no de visados. Para entrar en un territorio sin un visado, el sistema requería la verificación del Estado, que era el motivo de que la evaluación del control de calidad fuera tan rígida. Señaló la atención sobre el párrafo 9 del artículo 5 del Convenio, conforme al cual: «el reconocimiento de los documentos de identidad de la gente de mar expedidos por un Miembro queda subordinado a que éste cumpla los requisitos mínimos mencionados en el párrafo 1 *supra*.» Recordó que se había adoptado una resolución relativa al establecimiento de una lista de Estados Miembros que cumplieran el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) para que un grupo de la OIT llevara a cabo dicha verificación con miras a incluir en la Lista Blanca a los Estados que lo cumplieran. Hasta la fecha, la Federación de Rusia era el único país que figuraba en la Lista Blanca. El problema actual era la aplicación efectiva del Convenio y la facilitación del tránsito de la gente de mar a través de las fronteras. A este respecto era esencial determinar el proceso de verificación necesario.
73. Mediante una votación a mano alzada, el Comité decidió que no era necesario vincular el sistema de expedición de DIM con el DCP en aquel momento.

## **V. Propuestas de enmiendas a los anexos I, II y III del Convenio núm. 185**

74. Las deliberaciones que se exponen a continuación hacen referencia a las propuestas de enmienda a los anexos del Convenio núm. 185, que fueron preparadas por la Oficina de conformidad con las recomendaciones de la Reunión de expertos de febrero de 2015, y que tienen en cuenta las observaciones formuladas por la OACI. El proyecto preliminar de las enmiendas figura en la parte I del documento de referencia.
75. El Presidente señaló que se habían presentado ocho enmiendas, enumeradas de D1 a D8, a las propuestas de enmienda a los anexos I, II y III del Convenio que figuraban en el documento de referencia. Recordó que el cumplimiento con el documento núm. 9303 no dependía de la participación en el sistema DCP, decisión que incumbía a los Estados Miembros.
76. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia lamentó que el Comité no pareciera estar examinando el principal problema en relación con el Convenio. Un gran número de países habían escuchado y compartido la preocupación expresada por la Federación de Rusia por la situación relativa a la ratificación y aplicación del Convenio. Era necesario concebir rápidamente una solución para que el Convenio núm. 185 pudiera funcionar, por fin, de manera efectiva, en beneficio de todo el sector del transporte marítimo, lo cual era fundamental para la supervivencia de una gran parte de la población mundial. La OIT no estaba especializada en las cuestiones técnicas que planteaba el Convenio, pero debía evaluar por qué no funcionaba e identificar medidas que pudieran adoptarse para realizar avances.

---

## Enmiendas propuestas al anexo I

### **Párrafo 1**

77. Una representante del Gobierno de los Estados Unidos presentó la enmienda D.3, que fue apoyada por el representante del Gobierno de Liberia, la cual pretendía suprimir las palabras «de tamaño 1 (DV-1)» en el primer párrafo del anexo I. Recordó que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio, el DIM no debía ser «más grande que un pasaporte normal». Según el documento núm. 9303, los documentos de identidad podían tener tres tamaños, a saber, DV-1, DV-2 y DV-3. Con el fin de permitir la expedición de DIM, los requisitos no deberían limitarse a un documento pequeño
78. El Vicepresidente armador apoyó la enmienda.
79. El Vicepresidente de la gente de mar también respaldó la enmienda y recordó que, en virtud del párrafo 2 del artículo 3 del Convenio, el DIM debería estar «confeccionado con un material resistente».
80. La enmienda D.3 fue adoptada. Como consecuencia, se desestimó la enmienda D.6, que había sido presentada por la Federación de Rusia y que proponía insertar, después de «de tamaño 1 (DV-1)», las palabras «o de tamaño 2 (DV-2)».

### **Párrafo 2**

81. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos presentó la enmienda D.4, que fue apoyada por el representante del Gobierno de Liberia y que pretendía suprimir las palabras «de tamaño 1 (DV-1), y sustituir, «la sección 2 de la parte 3 del» por «el» en el segundo párrafo del anexo I.
82. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar respaldaron la enmienda.
83. La enmienda D.4 fue adoptada. Como consecuencia, se desestimó la enmienda D.7, que había sido presentada por la Federación de Rusia y que proponía insertar, después de las palabras «de tamaño 1 (DV-1)», las palabras «o de tamaño 2 (DV-2)».
84. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos presentó la enmienda D.5, que fue apoyada por el representante del Gobierno de Liberia, cuyo objetivo era suprimir la última oración del segundo párrafo del anexo I: «El tamaño del documento de identidad se ajustará a las características especificadas en la sección 2 de la parte 5 del documento núm. 9303, «Especificaciones para documentos oficiales de viaje de lectura mecánica de tamaño 1 (DV-1) y la disposición de todos los datos será conforme a las especificaciones previstas en la sección 3 de la parte 5».
85. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar apoyaron la enmienda.
86. La enmienda D.5 fue adoptada. Como consecuencia, se desestimó la enmienda D.8, que fue presentada por la Federación de Rusia y que proponía insertar, después de las palabras «previstas en la sección 3 de la parte 5», las palabras «, o en la sección 2 de la parte 6 del documento núm. 9303, «Especificaciones para documentos oficiales de viaje de lectura mecánica de tamaño 2 (DV-2)» y la disposición de todos los datos será conforme a las especificaciones previstas en la sección 3 de la parte 6».
87. Una representante del Gobierno de los Estados Unidos indicó que, como consecuencia de la adopción de las enmiendas D.3, D.4 y D.5, una serie de cuestiones relativas a los documentos

---

de tamaño 3 (DV-3) tendrían que abordarse en el anexo I. Propuso que el Comité de Redacción las examinara.

88. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina explicó que, aunque no había habido tiempo para determinar plenamente las modificaciones que habrían de introducirse como consecuencia de la adopción de las tres enmiendas, el problema radicaba en que las especificaciones contenidas en las diversas partes del documento núm. 9303 relativas a los tres tamaños del documento de identidad, a saber, los tamaños 1 (DV-1), 2 (DV-2) y 3 (DV-3), diferían en cierta medida, y esto tendría que reflejarse en el anexo I y, concretamente, en los apartados de su último párrafo. Por ejemplo, tres nuevos apartados deberían cubrir las especificaciones de los documentos de identidad de tamaño 3 (DV-3). También se necesitaría más tiempo para identificar todas las modificaciones consiguientes, y el texto tendría que someterse a continuación a la OACI para su verificación.
89. Un representante del Gobierno del Brasil cuestionó la necesidad de introducir cualquier modificación consiguiente en relación con las diversas zonas de los documentos de identidad mencionadas en el último párrafo del anexo I.
90. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina indicó que tendrían que redoblarse los esfuerzos para determinar las modificaciones consiguientes que podrían ser necesarias, en particular con respecto a los documentos de identidad de tamaño 2 (DV-2), que eran muy poco habituales en la práctica.
91. El Vicepresidente armador mencionó que su Grupo apoyaría dichos cambios a condición de que toda modificación consiguiente se basara en el documento núm. 9303.
92. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que la Oficina podría encargarse de dichas modificaciones técnicas consiguientes, en coordinación con la OACI y en consulta con la Mesa del Comité, con objeto de que pudieran finalizarse a tiempo para su presentación a la Conferencia.

### **Párrafo 3**

93. El representante del Gobierno de la Federación de Rusia señaló la atención sobre el inciso iii) del párrafo 3, y se preguntó si la referencia que contenía a la infraestructura de clave pública de la OACI seguía siendo válida como participación en el DCP de la OACI, que no era un requisito de conformidad con el documento núm. 9303 y seguía siendo facultativa para los países que expedían DIM.
94. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina señaló que la parte 12 del documento núm. 9303 contenía un requisito para un circuito integrado firmado digitalmente mediante la utilización de la infraestructura de clave pública de la OACI para la distribución de las claves, pero que no había obligación de participar en el DCP de la OACI, que era distinto de la infraestructura de clave pública.
95. La representante de la OACI explicó además que era posible realizar un intercambio bilateral de firmas digitales por conducto de canales diplomáticos que utilizaran la infraestructura de clave pública de la OACI, que estaba concebida para contemplar acuerdos bilaterales. La ventaja del DCP a este respecto es que ofrecía un único cauce para el intercambio de firmas digitales.

---

## **Párrafo 5**

### **Apartado i)**

- 96.** Un representante del Gobierno de España presentó la enmienda D.1, que fue respaldada por un representante del Gobierno de Portugal. Esta enmienda era idéntica a la enmienda D.2, que había sido presentada por el representante del Gobierno de la República Islámica del Irán. Así pues, las dos enmiendas se trataron como una sola, y tenían por objeto suprimir el apartado i) del sexto párrafo del anexo I. El representante del Gobierno de España señaló que era inapropiado exigir a la gente de mar que indicara características físicas especiales, que podrían incluir, por ejemplo, una discapacidad. Muchas características físicas ya se reflejaban en la fotografía del SID. Una de las características físicas más útiles para la identificación del titular del SID sería la altura. Si ésta era la intención, el texto actual debería modificarse y señalar la necesidad de incluir una indicación específica de la altura del titular. Dado que el artículo 7 del Convenio preveía que la lista de datos sobre el titular debería limitarse a la lista especificada, parecía posible eliminar algunos de esos requisitos.
- 97.** Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán indicó que los textos escritos en persa y árabe se leían de derecha a izquierda, y expresó su preocupación por que la información contenida en el DIM fuera demasiado pequeña para poder leerla, en particular si los DIM tenían el tamaño de una tarjeta de crédito. Por consiguiente, la eliminación de cualquier dato sería útil. Además, una persona que no tenía ninguna marca de identificación específica al expedir un DIM podría adquirir una con el tiempo, por lo que sería necesario expedir nuevamente la tarjeta.
- 98.** El Vicepresidente armador expresó su apoyo a la enmienda propuesta y estuvo de acuerdo en que había algunas características físicas especiales sobre las cuales el titular del DIM tal vez no querría llamar la atención. Sin embargo, cuestionó que el texto del Convenio permitiera la omisión de este punto particular.
- 99.** El Consejero Jurídico señaló que sería necesario examinar atentamente la labor preparatoria que condujo a la adopción del Convenio núm. 185 con el fin de tener la certidumbre jurídica acerca de la cuestión, y de asegurar que las decisiones actuales eran coherentes con dicha labor preparatoria. Si bien el texto actual de la parte introductoria del párrafo 7 del artículo 3 del Convenio — que rezaba «En el documento de la gente de mar habrán de constar exclusivamente los datos siguientes, relativos al titular:» — parecía implicar que el DIM no podía contener más datos de los indicados, pero sí menos, advirtió que no debería tomarse una decisión sobre la enmienda hasta haberse realizado un análisis apropiado de todas las fuentes pertinentes.
- 100.** Un representante del Gobierno de Noruega indicó que las autoridades expedidoras de pasaportes en su país habían indicado que sería ilegal incluir una referencia en un documento expedido por Noruega a cualquier otra característica física distinta de la altura, que en cualquier caso era la mejor característica física a efectos de identificación.
- 101.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su apoyo a la enmienda a la luz de las aclaraciones recibidas.
- 102.** Una representante del Gobierno de los Estados Unidos expresó su preocupación por que el requisito estuviera establecido en el Convenio, y propuso introducir una nota a pie de página que indicara que una administración podría optar por no incluirlo.
- 103.** Un representante del Gobierno del Brasil se preguntó si, dado que el Convenio permitía la inclusión de cualquier característica física especial en los DIM, esta cuestión podría excluirse del anexo. Comprendía los argumentos esgrimidos por los representantes de los

---

Gobiernos de España y Noruega, pero creía que dicha mención no sería legal en su propio país. Además, no había podido hallar este dato en los documentos de la ISO.

104. El Presidente anunció que la propuesta se mantendría entre corchetes hasta que la Oficina proporcionara información adicional, y que el Comité de Redacción examinaría la enmienda.
105. Tras estas deliberaciones, y después de examinar atentamente la labor preparatoria tanto del Convenio núm. 185 como del Convenio núm. 108, el Consejero Jurídico proporcionó las siguientes explicaciones: el párrafo 7 del artículo 3 del Convenio núm. 185 se basaba en el párrafo 3 del artículo 4 del Convenio núm. 108, y reproducía la mayoría de los datos enumerados en dicho artículo, entre ellos el nombre completo (nombre y apellidos), la fecha y lugar de nacimiento, la nacionalidad, una fotografía y la firma. Al preparar el texto del Convenio núm. 185, en el informe de la Oficina se había preguntado si era útil introducir elementos adicionales a la lista de datos «requeridos», lo cual había sido confirmado por los encuestados. En relación con las deliberaciones mantenidas durante la 41.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 1958, el Consejero Jurídico señaló que la intención del artículo 4 del Convenio núm. 108 era elaborar una lista de elementos obligatorios que, sin embargo, no fuera exhaustiva. El texto inicial de la Oficina de lo que acabó convirtiéndose en el artículo 4 hacía referencia a «al menos, los datos adjuntos relativos al titular» (41.<sup>a</sup> reunión de la CIT, 1958, Informe VII, página 4), mientras que durante los debates de la Conferencia, indicaciones como el período de validez, que eran facultativas en algunos países, quedaron excluidas de la lista (41.<sup>a</sup> reunión de la CIT, 1958, *Actas*, párrafo 12, página 247).
106. Remitiéndose a los debates celebrados durante la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2003, el Consejero Jurídico señaló que quienes redactaron el Convenio núm. 185 habían pretendido elaborar una lista «cerrada» exhaustiva de datos, conservando al mismo tiempo el carácter obligatorio de la lista. Por consiguiente, el término «contendrá» que figuraba en el Convenio núm. 108 ya no era adecuado, ya que implicaba que los datos mencionados eran únicamente ejemplos de los datos que podían constar en el DIM. Así pues, la expresión «contendrá» se sustituyó por «habrán de constar exclusivamente», para que quedara claro que «el DIM debe contener un número preciso y finito de informaciones, común a todos los DIM expedidos por cualquier Estado Miembro» (91.<sup>a</sup> reunión de la CIT, 2003, *Actas*, párrafo 359, página 20/52) y también que la «la lista de los datos que se deberán incluir en el DIM [no era] facultativa, es decir, una lista definitiva de los datos reales, tales como el nombre y el sexo del marino» (*ibid.*, párrafo 382, página 20/55).
107. El Consejero Jurídico señaló que el factor que complicaba la situación radicaba en el anexo I del Convenio núm. 185, que especificaba que la lista de datos «que habrán de constar en las páginas previstas para los datos del documento de identidad de la gente de mar» y, por lo tanto, obligatorios, era mucho más larga. Las deliberaciones que habían tenido lugar a continuación se habían centrado en cómo conciliar los elementos enumerados en el artículo 3 con los que figuraban en el anexo I. La solución era especificar en el artículo 3 que eran «datos del titular del DIM», en comparación con los elementos enumerados en el anexo, que no sólo hacían referencia al marino, sino también al documento propiamente dicho (por ejemplo, el número de teléfono, el correo electrónico y el sitio web de la autoridad expedidora, el lugar y la fecha de expedición, y el tipo o designación del documento). A la luz de estas consideraciones, la Oficina estimaba que los siete datos del titular del marino enumerados en el párrafo 7 del artículo 3 del Convenio núm. 185 no eran facultativos, y que debían constar en el DIM. Por consiguiente, si se suprimía el apartado i) tal como proponían las enmiendas D.1 y D.2, el anexo I revisado no contendría orientación técnica (por ejemplo, sobre la inserción en las diferentes zonas descritas en la parte 5 del documento núm. 9303) en lo que respecta a uno de los datos requeridos en virtud del artículo 3 del Convenio, por lo que la aplicación del Convenio podría resultar problemática. El Consejero Jurídico indicó que, si el Comité compartía esa opinión, tal vez considerara oportuno reconsiderar la adopción de las enmiendas D.1 y D.2.

- 
108. Un representante del Gobierno de España aceptó las explicaciones proporcionadas por el Consejero Jurídico, y añadió que, si el Comité consideraba que la enmienda debería modificarse o suprimirse, España estaría de acuerdo con la mayoría de los miembros del Comité. Por lo referente a la incertidumbre jurídica, señaló que se debería actuar con cautela al interpretar los convenios. Dio entonces un ejemplo sobre el nombre y el sexo del marino, que deberían incluirse en el DIM.
  109. El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán mencionó que, según la explicación del Consejero Jurídico, la expresión «habrán de constar exclusivamente los datos siguientes» no daba a entender que pudiera contener menos datos. Seguía convencido de que los datos enumerados no eran facultativos.
  110. El Consejero Jurídico explicó que los datos del DIM contenidos en el anexo revisado que estaba examinándose no eran facultativos, ya que formaban parte de las listas y requisitos obligatorios de la OACI. Sólo se podían excluir datos que no figuraran en la lista.
  111. El Presidente señaló que la Reunión había acordado conservar el apartado *i*).
  112. Se desestimó la enmienda D.1 y, como consecuencia, la enmienda D.2, que era idéntica en cuanto al fondo.
  113. Se adoptó el apartado *i*) del párrafo 5.

#### Apartado *r*)

114. El Presidente del Grupo Gubernamental preguntó si la segunda letra del código en la zona de lectura mecánica tenía que ser la «S», o si las letras «PS» podrían sustituirse por «PK».
115. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina recordó que la OACI exigía que la primera letra del DIM fuera la «P» en los documentos de tamaño 3 (DV-3), y la «I» en los documentos de tamaño 1 (DV-1) y 2 (DV-2). Por lo tanto, los participantes podían elegir cualquier segunda letra o cifra.
116. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia propuso una subenmienda para sustituir las letras «PS» por «PK», con miras a evitar confusión. Tanto la Federación de Rusia como la República Islámica del Irán ya expedían documentos y pasaportes oficiales en los que figuraban las letras «PS» en la zona de lectura mecánica.
117. El apartado *r*) del párrafo 5 fue adoptado en su forma subenmendada.
118. El párrafo 5 fue adoptado en su forma subenmendada.

#### **Párrafo 6**

119. Con referencia a las enmiendas propuestas que habían sido sometidas a la OACI para su examen, el experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina explicó que la OACI había propuesto una pequeña adición al apartado *f*) del sexto párrafo, a saber, insertar después de «código del país» las palabras «de conformidad con la sección 5 de la parte 3 del documento núm. 9303.».
120. El Presidente señaló que no había objeciones a dicha modificación. El párrafo 6 se adoptó en su forma subenmendada.



---

## **Párrafo 7**

121. El párrafo 7 fue adoptado.
122. La Secretaria General indicó que las enmiendas consiguientes tendrían que introducirse en todo el texto del anexo I. Explicó que las propuestas de enmienda habían sido examinadas por el Comité de Redacción, y ulteriormente por colegas de la OACI, a quienes expresó su agradecimiento por revisar el texto propuesto en un plazo tan corto. La OACI había sugerido una modificación en el texto inglés para que estuviera en consonancia con la terminología de la OACI (a saber, que las referencias a «Document 9303» figuraran como «Doc 9303»). Esta modificación no era pertinente para el texto español. Además, en la cuarta línea del párrafo 1 del documento D.11, propuso suprimir la palabra «oficiales» entre «documentos» y «de viaje».
123. La Reunión adoptó las enmiendas propuestas al anexo I, en su forma subenmendada.

## **Enmiendas propuestas al anexo II**

124. El representante del Gobierno de la India solicitó una aclaración para que constara en acta, que fue confirmada por el Presidente, de que los datos biométricos de huellas dactilares ya no se permitirían una vez que entraran en vigor las enmiendas a los anexos, y que los datos biométricos serían faciales.
125. La Reunión adoptó las enmiendas propuestas al anexo II.

## **Enmiendas propuestas al anexo III**

126. La Reunión adoptó las enmiendas propuestas al anexo III.
127. Un representante del Gobierno de Georgia agradeció al Comité de Redacción las propuestas de enmienda y expresó su profundo agradecimiento a la Secretaría por su ardua labor durante la Reunión.
128. La Reunión adoptó todas las propuestas de enmienda a los anexos I, II y III del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en su forma subenmendada. Las enmiendas propuestas figuran en el anexo I.

## **VI. Examen del proyecto de resolución relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y a la entrada en vigor de las enmiendas propuestas a sus anexos, incluidas las medidas transitorias**

129. La Secretaria General presentó el proyecto de resolución, que había sido preparado por la Oficina al mantener deliberaciones con la Mesa.
130. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina puso de relieve la importancia que revestía dirigirse a las autoridades expedidoras de pasaportes, a las autoridades fronterizas y a los fabricantes de lectores de pasaportes, con el fin de cerciorarse del mayor reconocimiento y aceptación de los DIM. Un primer paso importante sería que la Oficina

---

explicara e informara a los fabricantes de lectores de pasaportes para concienciarles acerca de la existencia de los DIM y de su importancia para la industria.

### **Párrafos 1 a 5**

131. Los párrafos 1 a 5 fueron adoptados.

### **Párrafo 6**

132. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán propuso incluir las palabras «teniendo en cuenta su legislación nacional» al final del párrafo.

133. El párrafo 6 fue adoptado en su forma enmendada.

### **Párrafos 7 y 8**

134. Los párrafos introductorios 7 y 8 fueron adoptados.

#### **Apartado a)**

135. El apartado a) fue adoptado

#### **Apartados b) y e)**

136. Las deliberaciones sobre los apartados b) y e) estuvieron vinculadas, por lo que se presentan conjuntamente. El apartado b), según se redactó, era del siguiente tenor:

b) los Miembros cuya ratificación del Convenio se registró antes de la fecha de entrada en vigor referida en el apartado a) *supra* podrán, en virtud del párrafo 2 del artículo 8 del Convenio, notificar por escrito al Director General y en un plazo de seis meses contados desde la fecha de la adopción de las enmiendas que estas últimas no entrarán en vigor para dicho Miembro, o entrarán en vigor únicamente en una fecha posterior previa notificación escrita que no debería exceder de cinco años a partir de la entrada en vigor de las enmiendas, lo que permitirá al Miembro continuar expidiendo documentos de identidad de la gente de mar de conformidad con el Convenio antes de la enmienda a sus anexos durante ese período;

137. Un representante del Gobierno del Reino Unido preguntó si los participantes podrían considerar un período de transición más largo que el período de tres años que se había discutido anteriormente durante la Reunión tripartita de expertos.

138. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia recordó su preferencia por un período de transición que oscilara entre cinco y diez años, y que el período de diez años era una opción preferida.

139. Un representante del Gobierno del Brasil recordó que este documento se convertiría en una Resolución de la Conferencia Internacional del Trabajo, a la que incumbiría la decisión final en la materia. La resolución de su reunión se transformaría en una Resolución al nivel de la Conferencia. En ese contexto, la cuestión del plazo podría considerarse, aunque podrían tenerse en cuenta las recomendaciones de la Reunión. También señaló la atención sobre el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio, en virtud del cual los Miembros podían informar al Director General de que las enmiendas no entrarían en vigor para dicho Miembro, o entrarían en vigor en una fecha posterior.

- 
140. Un representante del Gobierno de Bangladesh estuvo de acuerdo en que el período de transición podrían ser cinco años.
  141. Un representante del Gobierno de España apoyó la declaración del representante del Gobierno de la Federación de Rusia, que estaba mostrando una enorme flexibilidad, ya que había propuesto inicialmente diez años, y ahora estaba demostrando su voluntad de aceptar cinco años.
  142. El Vicepresidente armador expresó su preferencia por un período de transición que no fuera excesivamente largo. Si bien diez años parecía mucho tiempo, los representantes de los Gobiernos de la Federación de Rusia y de España también habían mencionado cinco años, lo que era más razonable.
  143. El Vicepresidente de la gente de mar respetaba la opinión del Gobierno de la Federación de Rusia, que era el único gobierno que había aplicado efectivamente el Convenio. No obstante, expresó su preocupación por la espera de diez años. La gente de mar ya había esperado 13 años para que el Convenio estuviera operativo. Las enmiendas al Convenio entrarían en vigor seis meses después de su adopción, y los países ratificantes tendrían otros tres años para prepararse. Los DIM expedidos serían válidos durante cinco años, lo que significaba que los países tendrían ocho años para prepararse antes de que se aplicaran las nuevas disposiciones. Si este período de transición se incrementaba a diez años, los nuevos DIM tardarían 15 años en estar operativos. Subrayó que el objetivo de la Reunión actual era lograr que el Convenio estuviera operativo. La gente de mar necesitaba un documento que pudiera utilizar.
  144. Un representante del Gobierno del Reino Unido, respondiendo a una pregunta formulada por el Grupo de los Armadores, recordó que no debería denegarse a la gente de mar el acceso al permiso para bajar a tierra o de tránsito por el único motivo de que su DIM no pudiera autenticarse, suponiendo que hubiera sido expedido de conformidad con el Convenio. Al igual que las autoridades fronterizas podían verificar los pasaportes que no estaban expedidos de conformidad con el sistema DCP, no deberían impedir la entrada al país de la gente de mar si su documento de identidad no estaba autenticado por el sistema DCP. Indicó que el Grupo Gubernamental podría aceptar el período de cinco años.
  145. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que su Grupo podría aceptar el período de cinco años.
  146. El Vicepresidente de la gente de mar agradeció al representante del Gobierno del Reino Unido sus observaciones. Si pudiera incluirse texto a tal efecto en la Resolución, su Grupo se sentiría mejor aceptando un período de transición de cinco años.
  147. Un grupo de redacción propuso añadir un nuevo apartado e) del siguiente tenor: «la incapacidad para leer el DIM expedido con arreglo a lo previsto en el Convenio no debería utilizarse como el único motivo para denegar a un marino la entrada o el acceso al permiso para bajar a tierra, y».
  148. El Vicepresidente armador propuso añadir las palabras «o el tránsito desde o hacia el buque».
  149. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la subenmienda propuesta.
  150. Un representante del Gobierno del Reino Unido propuso sustituir «el DIM» por las palabras «el documento de identidad de la gente de mar», para que el lenguaje del párrafo estuviera en consonancia con el utilizado en el texto de la Resolución.

- 
151. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina señaló que el texto «la no autenticación mediante una clave segura o un código de barras» no era habitual en la terminología de la OACI, y propuso sustituirlo por la «no autenticación de un circuito integrado sin contacto o código de barras».
  152. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia expresó las preocupaciones del Grupo de la Gente de Mar por el período de transición de diez años propuesto, e indicó que la alternativa de cinco años era aceptable.
  153. El Vicepresidente de la gente de mar reiteró que su Grupo podría aceptar el período de transición de cinco años, a reserva de la inclusión del nuevo apartado e).
  154. El Vicepresidente armador apoyó el período de cinco años.
  155. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia expresó su preocupación por el texto actual, que podría interpretarse en el sentido de que se debería permitir a la gente de mar la entrada a un territorio incluso en el caso de que no hubiera un circuito integrado ni información sobre el marino. El texto debería adaptarse para que quedara claro que el circuito integrado debía ser legible, pero dicha autenticación no era necesaria.
  156. El Presidente aclaró que la situación a la que se hacía referencia era cuando el documento contenía un microchip y éste era legible.
  157. El Vicepresidente armador aclaró que las deliberaciones abordaban la situación de la gente de mar que tenía documentos, pero que por algún motivo no podían ser leídos por una máquina. El hecho de que una máquina no pudiera leer dichos documentos no debería utilizarse como un motivo para prohibir la entrada, y las autoridades fronterizas deberían aceptar otra prueba física de identificación.
  158. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
  159. Un representante del Gobierno de la Federación de Rusia propuso añadir las palabras «como consecuencia de no disponer del equipo necesario».
  160. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que su Grupo creía que el texto era correcto según estaba.
  161. El experto técnico que prestaba asistencia a la Oficina indicó que la expresión «no autenticación» significaba que la autoridad fronteriza no había podido leer la información contenida en el circuito integrado o código de barras. Mencionó que la autoridad tal vez no podría autenticar el documento si no contaba con el equipo. Añadió que si el marino no disponía de un DIM que estuviera de conformidad con el Convenio núm. 185, éste podría ser un motivo de que otro país que hubiera ratificado el Convenio denegara al marino el acceso al permiso para bajar a tierra. Si la autenticación no funcionaba, la mayoría de las autoridades denegarían el acceso si ésta indicaba que se trataba de un documento fraudulento. Por lo tanto, era necesario utilizar la terminología correcta.
  162. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que los debates estaban relacionados con los DIM que cumplían los requisitos actuales, por lo que no contenían circuitos integrados sin contacto. Así pues, una referencia al código de barras sería suficiente.
  163. Un representante del Gobierno de la India mencionó que la adición del nuevo apartado e) provenía del examen del apartado b), y que habían estado deliberando sobre la transición del antiguo documento al nuevo documento. El apartado e) es necesario para el período de transición. Por lo tanto, propuso refundir ambos apartados subenmendando el apartado b),

---

para que fuera del siguiente tenor después del texto original «durante dicho período»: «durante dicho período, la no identificación del código de barras de un documento de identidad de la gente de mar que haya sido expedido de conformidad con el Convenio no debería utilizarse como el único motivo para denegar a un marino el acceso al permiso para bajar a tierra o el tránsito desde o hacia el buque».

164. El Vicepresidente armador señaló que si las autoridades competentes de control de fronteras no pudieran leer los documentos de identidad por algún motivo, se debía poner a disposición de las mismas otros procesos.
165. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con el texto propuesto. Había una serie de motivos válidos, de conformidad con el Convenio, por los que los países podrían denegar el acceso de un marino a su territorio, pero la entrada al mismo no debería denegarse únicamente por motivos técnicos.
166. El representante del Gobierno de la Federación de Rusia observó que, dependiendo de la tecnología utilizada, los datos sobre el DIM tal vez podrían leerse, pero quizá no pudieran autenticarse por motivos técnicos. Añadió que sería lógico mantener una referencia a microchips con el fin de alentar a los países a introducirlos.
167. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que si los Grupos de los Armadores y la Gente de Mar aceptaban la propuesta, tal como se había enmendado, entonces los gobiernos podrían aceptarla a su vez.
168. El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán señaló que el texto del apartado *b)* era demasiado restrictivo, ya que sólo tenía en cuenta casos en los que no se podía autenticar el código de barras. También debería hacer referencia a situaciones más generales en las que las autoridades administrativas no pudieran autenticar los DIM debido a un fallo del sistema.
169. El Vicepresidente de la gente de mar mencionó que los apartados *b)* y *e)*, en su forma subenmendada, ya se habían adoptado y deberían mantenerse.
170. Un representante del Gobierno del Brasil indicó que, aunque el apartado *e)* revisado del proyecto de Resolución se había aprobado, el texto completo de la Resolución todavía no se había adoptado, por lo que seguía abierto al debate. Además, la observación del experto técnico, que aclaraba el significado de la expresión «no autenticada», planteaba nuevas consideraciones. La Resolución estaba relacionada con el artículo 6 del Convenio, y era importante asegurar la coherencia entre el lenguaje de la Resolución y el del artículo.
171. Los apartados *b)* y *e)* fueron adoptados en su forma subenmendada por el grupo de redacción.

Apartados *c)*, *d)* y *f)*

172. El apartado *c)* fue adoptado.
173. Un representante del Gobierno del Reino Unido propuso sustituir la palabra «deberá» por «debería» en los apartados *d)* y *f)*.
174. El apartado *d)* fue adoptado en su forma enmendada.
175. El apartado *f)* fue adoptado en su forma enmendada.
176. La Resolución, en su forma adoptada, está contenida en el anexo II.

---

## **VII. Examen del proyecto de resolución sobre la facilitación del acceso al permiso para bajar a tierra y del tránsito de la gente de mar**

177. El Vicepresidente armador presentó el proyecto de resolución y recordó la importancia que revestía para la gente de mar tener acceso al permiso para bajar a tierra y de tránsito desde y hacia los buques. La resolución fue propuesta conjuntamente por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar, y la expresión «y los miembros» se había mantenido entre corchetes porque pretendían ampliar la resolución para incluir a todos los miembros del Comité, así como a los observadores.
178. El Vicepresidente de la gente de mar subrayó la importancia de facilitar el acceso al permiso para bajar a tierra y de tránsito para la gente de mar, e invitó a los gobiernos a sumarse a la resolución.
179. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental aprobó el proyecto de resolución.
180. El Presidente indicó que el primer párrafo del proyecto de resolución debería comenzar con las palabras «El Comité Tripartito Marítimo *ad hoc*».
181. La Secretaria General aclaró que los observadores también estaban contemplados en este texto.
182. El Vicepresidente armador propuso añadir las palabras «y adoptado» después de «examinado» en el párrafo 3.
183. La Resolución fue adoptada, en su forma enmendada. El texto de la Resolución está contenido en el anexo III.

## **VIII. Clausura de la Reunión**

184. En sus observaciones finales, los Vicepresidentes armador y de la gente de mar, así como el Presidente del Grupo Gubernamental y otros observadores, expresaron su agradecimiento por la cooperación y participación de los Grupos. Agradecieron al experto que prestaba asistencia a la Oficina y a la observadora que representaba a la OACI las aclaraciones aportadas a los elementos técnicos. Se había comprendido que los cambios técnicos llevaban tiempo, y los oradores expresaron su esperanza de que los anexos enmendados se traducirían en un DIM sólido que contribuyera a facilitar el acceso de la gente de mar al permiso para bajar a tierra y de tránsito.

---

## Anexo I

### Propuestas de enmiendas a los anexos I, II y III del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

Sustitúyase el anexo I actual por el texto siguiente:

#### *Anexo I*

##### *Modelo para el documento de identidad de la gente de mar*

1. A reserva de los requisitos primordiales que se establecen en el artículo 3 de este Convenio, el documento de identidad de la gente de mar (DIM), cuya forma y contenido se describen a continuación, se ajustará — en lo que respecta a los materiales utilizados para su elaboración y la presentación y el almacenamiento de los datos que contiene — a los requisitos obligatorios para los documentos oficiales de viaje de lectura mecánica previstos en el documento núm. 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre documentos de viaje de lectura mecánica, teniendo plenamente en cuenta cualesquiera recomendaciones u orientaciones enunciadas en dicho documento.
2. El término «documento núm. 9303» se entenderá como referencia a la séptima edición (2015) del documento publicado por la OACI, con las posibles modificaciones que pudieran introducirse de conformidad con los procedimientos conexos de la OACI. Las referencias en el presente anexo a disposiciones particulares del documento núm. 9303 se remiten a la séptima edición del mismo, pero se entenderá que también hacen referencia a las disposiciones correspondientes de cualesquiera ediciones posteriores. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo podrá ocasionalmente, a petición del Consejo de Administración, elaborar pautas de orientación para los Miembros en relación con las disposiciones específicas del documento núm. 9303 que deben tomarse en consideración.
3. El DIM será un documento de identidad de lectura mecánica con las características físicas que se indican en [la sección 2 de la parte 3] [d] el documento núm. 9303, en lo relativo a las especificaciones comunes a todos los documentos de viaje de lectura mecánica. La impresión y la tipografía empleadas tanto en la zona de inspección visual como en la zona de lectura mecánica se ajustarán a lo dispuesto en las secciones 3 y 4, respectivamente, de la parte 3 del documento núm. 9303.
4. El DIM incluirá un circuito integrado sin contacto, con una capacidad de almacenamiento de datos de al menos 32 kilobytes, codificados y firmados digitalmente de conformidad con las partes 9, 10, 11 y 12 del documento núm. 9303. El circuito integrado sin contacto cumplirá todos los requisitos relativos a la estructura lógica de datos (LDS) establecidos en la parte 10 del documento núm. 9303, aunque únicamente incluirá los datos obligatorios exigidos en tal parte. La confidencialidad de los datos almacenados en el circuito integrado sin contacto estará protegida por un mecanismo de control de acceso, tal como se describe en la parte 11 del documento núm. 9303. La información almacenada en la LDS se limitará a los metadatos y archivos necesarios para el funcionamiento del circuito integrado y sus elementos de seguridad, así como los siguientes datos, que pueden leerse a simple vista, en las zonas de inspección visual y de lectura mecánica del DIM:
  - a) en el grupo de datos 1 de la LDS: una duplicación de los datos que figuran en la zona de lectura mecánica, y que se enumeran más abajo;
  - b) en el grupo de datos 2 de la LDS: la representación biométrica exigida en el párrafo 8 del artículo 3 del presente Convenio, que se ajustará a lo dispuesto en la parte 9 del documento núm. 9303, en lo relativo al identificador biométrico principal, imagen facial. La imagen facial del marino será una copia de la fotografía a la que se hace

- 
- referencia en el apartado o) *infra*, pero comprimida a un tamaño de entre 15 y 20 kilobytes, y
- c) el objeto de seguridad del documento, que es necesario para validar la integridad de los datos almacenados en la LDS utilizando la infraestructura de clave pública de la OACI, tal como se define en la parte 12 del documento núm. 9303.
5. El DIM estará protegido frente a toda alteración, sustitución de la fotografía u otra actividad fraudulenta mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos en la parte 2 del documento núm. 9303, en lo relativo a las especificaciones para la seguridad del diseño, la manufactura y la expedición de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Éste estará protegido por al menos tres elementos de seguridad física de los que se enumeran en la lista que figura en el anexo A de la parte 2 del documento núm. 9303. Algunos ejemplos de estos elementos de seguridad física son:
- elementos ópticamente variables <sup>1</sup> en el sustrato o laminado del documento de identidad;
  - elementos táctiles <sup>2</sup> en el sustrato del documento de identidad;
  - perforaciones con láser <sup>3</sup> en el sustrato;
  - diseño de Guilloche a dos tintas <sup>4</sup> en el fondo del documento de identidad;
  - texto en microimpresión <sup>5</sup> en el fondo;
  - tinta fluorescente ultravioleta;
  - tinta con propiedades ópticamente variables, e
  - imagen esteganográfica <sup>6</sup> incorporada al documento de identidad.
6. Los datos que debe incluir el documento de identidad y su disposición en las diferentes zonas descritas en el documento núm. 9303 se exponen a continuación; en el DIM no deberá constar ninguna otra información:
- a) Estado expedidor: nombre completo, en la zona I, sin la leyenda del campo;
  - b) tipo de documento: «DIM», en la zona I, sin la leyenda del campo;
  - c) símbolo de microplaqueta contenida, tal como se describe en la sección 2.3 de la parte 9 del documento núm. 9303: en la zona I, sin la leyenda del campo;

<sup>1</sup> Un elemento ópticamente variable es una imagen o elemento cuya apariencia en cuanto al color o al diseño cambia según el ángulo de iluminación o de observación.

<sup>2</sup> Un elemento táctil es un elemento en la superficie del documento que al tocarlo produce una «sensación» singular.

<sup>3</sup> Una perforación con láser es un proceso mediante el cual se crean números, letras o imágenes al perforar el sustrato con láser.

<sup>4</sup> Un diseño de Guilloche es un patrón de líneas finas continuas, generalmente creadas por computadora, que forman una imagen de naturaleza única que sólo puede volverse a originar con exactitud si se tiene acceso al equipo, al soporte lógico y a los parámetros empleados para crear el diseño original.

<sup>5</sup> La microimpresión es un texto o símbolos impresos de un tamaño inferior a 0,25 mm/0,7 puntos de pica.

<sup>6</sup> La esteganografía es la utilización de una imagen o información codificada u oculta dentro de una imagen visual primaria.



- 
- d)* nombre completo del marino, en un solo campo, compuesto por el identificador primario seguido de una coma, a continuación un espacio y después el identificador secundario, tal como se define en el documento núm. 9303: en la zona II, con la leyenda del campo;
- e)* sexo del marino consignado con una única letra, «F» para el femenino, «M» para el masculino o «X» si no se especifica: en la zona II, con la leyenda del campo;
- f)* nacionalidad del marino, mediante el código de tres letras del país establecido por la Organización Internacional de Normalización (ISO), de conformidad con la sección 5 de la parte 3 del documento núm. 9303: en la zona II, con la leyenda del campo;
- g)* fecha de nacimiento del marino, en formato DDbMMbAAAA, en el que «b» es un único espacio en blanco (por ejemplo, 23 03 1982): en la zona II, con la leyenda del campo;
- h)* lugar de nacimiento del marino: en la zona II, con la leyenda del campo;
- i)* cualquier característica física especial que facilite la identificación del marino: en la zona II, con la leyenda del campo. Si la autoridad expedidora decide no indicar ninguna característica identificativa o si el marino no tiene ninguna característica identificativa particular, este campo puede completarse con cualquiera de estos términos: «Ninguna», «Aucun», o «None»;
- j)* número único de documento asignado al DIM por la autoridad expedidora, de no más de nueve caracteres: en la zona I, para los documentos de tamaño 3 (DV-3), o en la zona III, para los documentos de tamaño 1 (DV-1) y 2 (DV-2), con la leyenda del campo;
- k)* fecha de expedición del DIM, en formato DDbMMbAAAA, en el que «b» es un único espacio en blanco (por ejemplo, 31 05 2014): en la zona III, con la leyenda del campo;
- l)* fecha de caducidad del DIM, en formato DDbMMbAAAA, en el que «b» es un único espacio en blanco (por ejemplo, 31 05 2019): en la zona III, con la leyenda del campo;
- m)* lugar de expedición del DIM: en la zona III, con la leyenda del campo;
- n)* firma o marca habitual del marino: en la zona IV, sin la leyenda del campo;
- o)* fotografía del marino, conforme a las especificaciones para fotografías establecidas en la parte 3 del documento núm. 9303: en la zona V, sin la leyenda del campo;
- p)* la siguiente mención en español, inglés o francés, en la zona VI, sin la leyenda del campo:
- «Este es un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del convenio sobre los documentos de la gente de mar (revisado), 2003, de la Organización Internacional del Trabajo. Este documento es autónomo y no es un pasaporte.»
- q)* nombre de la autoridad expedidora, e información de contacto (número de teléfono, incluido el código del país, o URL de la página web, o ambas cosas) del centro permanente de coordinación designado en virtud del párrafo 4 del artículo 4 del presente Convenio: en la zona VI, con la siguiente leyenda en español, inglés o francés: «Información de contacto de la autoridad expedidora», y
- r)* zona de lectura mecánica impresa en la zona VII, como se especifica en la sección 4 de la parte 3 del documento núm. 9303, que incluirá todos los datos obligatorios especificados en la sección 4.2 de la parte 4 (para el tamaño 3 (DV-3)), de la parte 5 (para el tamaño 1 (DV-1)) o de la parte 6 (para el tamaño 2 (DV-2)). Los dos primeros caracteres de la zona de lectura mecánica serán «IS», para el tamaño 1 (DV-1) o 2 (DV-2), o «PM», para el tamaño 3 (DV-3).

7. Los siguientes datos adicionales deben incluirse solamente en los documentos de tamaño 3 (DV-3):

- 
- a) código del documento: las letras «PM» en la zona I con la leyenda del campo;
  - b) Estado expedidor, mediante el código de tres letras de país establecido por la Organización Internacional de Normalización (ISO), de conformidad con la sección 5 de la parte 3 del documento núm. 9303: en la zona I, con la leyenda del campo, y
  - c) el nombre de la autoridad expedidora del DIM: en la zona III, con la leyenda del campo.

**Sustitúyase el anexo II actual por el texto siguiente:**

*Anexo II*

*Base electrónica de datos*

Los datos que deberán suministrarse para cada asiento abierto en la base electrónica de datos, que todos los Miembros habrán de mantener al día en virtud de los párrafos 1, 2, 6 y 7 del artículo 4 del presente Convenio, serán exclusivamente los siguientes:

*Sección 1*

1. Estado expedidor, tal como conste en la zona de inspección visual del documento de identidad de la gente de mar (DIM).
2. Nombre completo del marino, tal como conste en la zona de inspección visual del DIM.
3. Número único del documento de nueve caracteres asignado al DIM.
4. Fecha de caducidad, suspensión o retiro del DIM, escrita en el formato DDbMMbAAAA, en el que «b» es un único espacio en blanco (por ejemplo, 31 05 2019).

*Sección 2*

1. Imagen facial comprimida del marino, tal como conste en el circuito integrado sin contacto del DIM.
2. Fotografía del marino, tal como aparezca en la zona de inspección visual del DIM.
3. Pormenores sobre toda solicitud de información acerca del DIM.

**Sustitúyanse los tres primeros párrafos del anexo III actual por el texto siguiente:**

En el presente anexo se enuncian los requisitos mínimos relativos a los procedimientos que, de conformidad con el artículo 5 del presente Convenio, deberá adoptar cada Miembro para la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar («DIM»), incluidos los procedimientos de control de calidad.

En la Parte A se enuncian los resultados obligatorios que, como mínimo, debe conseguir cada Miembro al aplicar un sistema de expedición de DIM.

En la Parte B se recomiendan los procedimientos y prácticas que permitirán obtener dichos resultados. Aunque esta Parte no reviste carácter obligatorio, los Miembros deberán tenerla plenamente en cuenta.

No obstante lo anterior, cada Miembro observará todos los requisitos obligatorios pertinentes previstos en el documento núm. 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El término «documento núm. 9303» se entenderá como referencia a la séptima edición (2015) del documento publicado por la OACI, con las posibles modificaciones que pudieran introducirse de conformidad con los procedimientos conexos de la OACI. Los Miembros también deberán tener plenamente en cuenta las recomendaciones u orientaciones pertinentes que figuren en el documento núm. 9303, concretamente en la parte 2 de dicho documento y en sus anexos.

---

## Anexo II

### **Resolución relativa a la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y a la entrada en vigor de las enmiendas propuestas a sus anexos, incluidas las medidas transitorias**

El Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* establecido por el Consejo de Administración de la OIT con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 8 del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185);

Habiéndose reunido en Ginebra del 10 al 12 de febrero de 2016;

Habiendo considerado y adoptado las enmiendas propuestas al anexo I, al anexo II y al anexo III del Convenio;

Tomando nota de que estas enmiendas propuestas deben someterse a la Conferencia Internacional del Trabajo para su adopción, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 8 del Convenio;

Tomando nota de que las enmiendas propuestas establecen que, a reserva de los requisitos primordiales estipulados en el artículo 3 del Convenio, el documento de identidad de la gente de mar deberá ajustarse a los requisitos obligatorios para los documentos oficiales de viaje de lectura mecánica previstos en el documento núm. 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre documentos de viaje de lectura mecánica, séptima edición, y enmendado posteriormente;

Teniendo presente además la necesidad de conceder a los Miembros tiempo suficiente para que lleven a cabo cualquier revisión necesaria de sus documentos de identidad de la gente de mar y procedimientos nacionales, con el fin de poner en práctica las enmiendas propuestas teniendo en cuenta su legislación nacional;

Subrayando que las enmiendas propuestas no tienen por objeto afectar a la validez de cualquier documento de identidad de la gente de mar expedido con arreglo a las disposiciones actuales del Convenio,

Recomienda que, al adoptar las enmiendas propuestas a los anexos del Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo especifique que:

- a) las enmiendas entrarán en vigor un año después de su adopción por la Conferencia Internacional del Trabajo, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 3, y en el párrafo 1 del artículo 8 del Convenio;
- b) los Miembros cuya ratificación del Convenio se registró antes de la fecha de entrada en vigor referida en el párrafo a) *supra* podrán, en virtud del párrafo 2 del artículo 8 del Convenio, notificar por escrito al Director General y en un plazo de seis meses contados desde la fecha de la adopción de las enmiendas que estas últimas no entrarán en vigor para dicho Miembro, o entrarán en vigor únicamente en una fecha posterior previa notificación escrita que no debería exceder de cinco años a partir de la entrada en vigor de las enmiendas, lo que permitirá al Miembro continuar expidiendo documentos de identidad de la gente de mar de conformidad con el Convenio antes de la enmienda a sus anexos durante ese período;
- c) la entrada en vigor de las enmiendas o el vencimiento del período de transición anterior no afectan a la validez de los documentos de identidad de la gente de mar expedidos conformemente a las disposiciones anteriores. Como consecuencia, los Miembros deberían considerar que dichos documentos de identidad de la gente de mar seguirán en vigor hasta su fecha de vencimiento, o hasta su fecha de renovación, de conformidad con el artículo 3, párrafo 6, del Convenio, si esa fecha es posterior;

- 
- d)* al aplicar las disposiciones del Convenio, los Miembros deberían tomar las medidas apropiadas con el fin de promover la cooperación efectiva entre todas las autoridades nacionales pertinentes, incluidas las autoridades expedidoras de pasaportes electrónicos y las autoridades responsables de la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar;
  - e)* la incapacidad para leer el documento de identidad de la gente de mar expedido con arreglo a lo previsto en el Convenio no debería utilizarse como el único motivo para denegar a un marino la entrada o el acceso al permiso para bajar a tierra, o el tránsito desde o hacia el buque, y
  - f)* con miras a facilitar la aplicación del Convenio, la Oficina Internacional del Trabajo debería señalar a la atención de todos los actores pertinentes la necesidad de eliminar cualquier obstáculo existente a la utilización efectiva de los documentos de identidad de la gente de mar.

---

## Anexo III

### **Resolución relativa a la facilitación del acceso al permiso para bajar a tierra y del tránsito de la gente de mar**

El Comité Tripartito Marítimo *ad hoc* establecido por el Consejo de Administración de la OIT con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 8 del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185);

Habiéndose reunido en Ginebra del 10 al 12 de febrero de 2016;

Habiendo examinado y adoptado las enmiendas propuestas a los anexos I, II y III del Convenio;

Recordando que la 91.<sup>a</sup> y la 94.<sup>a</sup> reuniones (marítimas) de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptaron resoluciones relativas al trabajo decente para la gente de mar en las que, entre otros aspectos, se toma nota de que el acceso a las instalaciones en tierra, el permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito son elementos decisivos para el bienestar general de los marinos y, por tanto, para alcanzar la meta del trabajo decente para la gente de mar;

Recordando asimismo que el mandato fundamental de la Organización consiste en promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes;

Valorando los esfuerzos desplegados por una serie de países para facilitar el acceso al permiso para bajar a tierra y el tránsito de la gente de mar más allá de sus fronteras soberanas;

Reconociendo que los países tratan de proteger sus fronteras aéreas, terrestres y marítimas;

Expresa su preocupación por las dificultades que sigue experimentando la gente de mar para poder disfrutar de permisos para bajar a tierra y para el tránsito desde y hacia sus buques;

Solicita la armonización de las formalidades y de otros procedimientos que facilitan el acceso al permiso para bajar a tierra y a las instalaciones de bienestar en los puertos, así como el tránsito de la gente de mar desde y hacia sus buques;

Insta a los países a que apliquen medidas para facilitar el tránsito de la gente de mar desde y hacia sus buques, así como el permiso para bajar a tierra, y

Exhorta asimismo al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que siga ocupándose de esta cuestión, colaborando asimismo con otros organismos especializados de las Naciones Unidas.



---

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





---

Chairperson of the Ad Hoc Tripartite Maritime Committee  
for the amendment of the Convention No. 185  
Président de la Commission tripartite maritime ad hoc chargée  
de l'amendement de la convention n° 185  
Presidente del Comité Tripartito Marítimo *ad hoc*  
para la enmienda del Convenio núm. 185

Capt. Thomas HEINAN, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Governments representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**BANGLADESH**

Mr Md. Shahjahan HOWLADER, Deputy Director (Shipping), Department of Shipping, Dhaka, Bangladesh.

Mr Fakhrol ISLAM, Chief Engineer & Ship Surveyor, Department of Shipping, Dhaka, Bangladesh.

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sr. Fernando Antônio DE ARAÚJO LIMA JÚNIOR, Coordenador General de Fiscalización del Trabajo, Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Brasilia, Brasil.

Sr. Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA, Segundo Secretario, Misión Permanente del Brasil, Ginebra, Suiza.

**CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA**

Mr Chanboroth BOU, Labour Counsellor, Permanent Mission of Cambodia, Genève, Suisse.

Mr Sokha YANG, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of Cambodia, Genève, Suisse.

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

M<sup>me</sup> Corine Elsa ANGONEMANE MVONDO, chef de la Cellule des normes internationales du travail, Yaoundé, Cameroun.

M. Gaston Parfait DIMI, Ministry of Transport, Department of Maritime Affairs and Inland Waterways, Cameroun.

M. Francis NGANTCHA, ministre conseiller, mission permanente de la République du Cameroun, Genève, Suisse.

**CANADA CANADÁ**

Mr Naim NAZHA, Executive Director, Navigation Safety and Environmental Programme, Transport Canada, Ottawa, Canada.

---

## **CHILE CHILI**

Sr. Pablo LAZO GRANDI, Agregado Laboral en Ginebra, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza.

## **CHINA CHINE**

Ms Juan LYU, Director, Maritime Safety Administration, Beijing, Chine.

Mr Rong SICAI, Director, Department of International Cooperation, Ministry of Human Resources and Social Security, BEIJING, Chine.

Mr Hongjiang YU, Director, Maritime Safety Administration, Beijing Chine.

Mr Gang CHEN, Professor, Wuhan University of Technology, Yu Jiatou, Wuchang, Chine.

Mr Shan Li YANG, Deputy Director, China Maritime Safety Administration, Beijing, Chine.

Mr Hongxin MAO, Deputy Director, Maritime Safety Administration, Guangzhou, Chine.

## **DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Ms Kristina RAVN, Special Adviser, Danish Maritime Authority, Policy, Law and Social Regulation, Valby, Danemark.

## **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, La Défense, France.

## **GEORGIA GÉORGIE**

Ms Ekaterine MESHVELIANI, Counsellor, Permanent Mission of Georgia, Genève, Suisse.

## **GUINEA GUINÉE**

M. Thierno Sanou DIALLO, commissaire spécial du port autonome de Conakry, Guinée.

M. Mamoudou DIALLO, directeur national adjoint marine marchande, Direction nationale de la marine marchande, Guinée.

## **INDIA INDE**

Dr Amol B. KIRTANE, Deputy Director-General, Ministry of Shipping/Directorate General of Shipping, Mumbai, Inde.

## **INDONESIA INDONÉSIE**

Ms Lena KURNIAWATI, Head of Section, Ministry of Manpower, Jakarta, Indonésie.

Mr Gunawan PARLINDUNGAN, Head of Section for Manning and Seafarer Protection, Ministry of Transportation, Jakarta, Indonésie.

Ms Retna PRATIWI, Head Sub-Directorat of Working Condition, Ministry of Manpower, Jl. Jend Gatof Subroto Kav 51, Jakarta, Indonésie.

---

Ms Agatha WIDIANAWATI, Head of Legal Affairs Division, Ministry of Manpower, Jl. Jend Gatot Subroto Kav 51, Jakarta, Indonésie.

Ms Fitria Luna INDRAWATI, Ministry of Foreign Affairs, Directorate of Economic and Social Cultural Treaties, Main Building 11th floor, Jl. Taman Pejambon No. 6, Jakarta Pusat, Indonésie.

Mr Aris Sunaryo NGADJIMIN, Ministry of Transportation, Jakarta, Indonésie.

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'  
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Nader PASANDEH, Head of the Department of Maritime Certificates, Ports and Maritime Organization, République islamique d'Iran.

Mr Ramin BEHZAD, Labour Counsellor, Mission of Iran, Genève, Suisse.

**IRELAND IRLANDE IRLANDA**

Mr Thomas O'CALLAGHAN, Nautical Surveyor, Marine Survey Office, Department of Transport, Tourism and Sport, Dublin, Irlande.

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Tomoyasu IZAKI, Director of International Affairs, Seafarers Policy Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo, Japon.

Capt. Masashi SUGOMORI, Coordinator for International Affairs, Seafarers Policy Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, TOKYO, Japon.

**KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Chin Woo LEE, Deputy Director, Ministry of Oceans and Fisheries, République de Corée

**LATVIA LETTONIE LETONIA**

Ms Sandra LIELBARDE, Legal Adviser, Maritime Administration of Latvia, Riga, Lettonie.

**LIBERIA LIBÉRIA**

Mr Harry Tenumu CONWAY, 2nd Alternate Permanent Representative of Liberia to IMO, London, Royaume-Uni

Mr Stephen FREY, Director, Corporate Registry, Liberian International Ship and Corporate Registry (LISCR), Vienna, Etats-Unis.

Mr David PASCOE, Senior-Vice President Maritime Operations, Liberian International Ship and Corporate Registry, Vienna, 2, Etats-Unis.

**LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

M<sup>me</sup> Annabel ROSSI, conseiller juridique, Commissariat aux affaires maritimes, ministère de l'Economie, Luxembourg, Luxembourg.

---

## **MADAGASCAR**

M. Randriantrimo TSIMIANKINA, responsable des gens de mer auprès de l'agence portuaire, maritime et fluviale, Suisse.

M. Kola EMI-HAULAIN, conseiller, mission permanente de Madagascar à Genève, Genève, Suisse.

## **MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Nayri Bin ABU HASSAN, Principal Assistant Director, Marine Department, Selangor, Malisie.

Mr Ummar Jai Kumar BIN ABDULLAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Genève, Suisse.

## **MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL**

Capt. Thomas HEINAN, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Ms Elizabeth BOUCHARD, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Marshall Islands Maritime Administrator, Reston, Etats-Unis.

Mr Alexander VON STEIN, Adviser, IRI/The Marshall Islands, Reston, Etats-Unis.

## **MAURITANIA MAURITANIE**

M. Ahmed Louly EL VADIL, Directeur, Marine Marchande, Nouakchott, Mauritanie.

## **MOROCCO MAROC MARRUECOS**

M. Yassine GEANAH, cadre à la Division des gens de la mer et de la flotte, ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, Direction de la marine marchande, Casablanca, Maroc.

## **MOZAMBIQUE**

Ms Felizmina Armando ANTIA, National Director of Maritime Politics Inland Water and Fisheries, Ministry of Sea, Inland Waters and Fisheries, Maputo, Mozambique.

Mr Norberto Alves Albino SOARES, Lawyer, Maritime Authority, Maputo, Mozambique.

Mr Carlos Jorge SILIYA, Labour Counsellor, Genève, Suisse.

## **NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr Wiebren VAN DIJK, First Secretary, Mission Permanent of the Kingdom of the Netherlands, Genève, Suisse.

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Nigeria, Genève, Suisse.

## **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr Haakon STORHAUG, Senior Adviser, Norwegian Maritime Authority, HAUGESUND, Norvège.

---

## **PANAMA PANAMÁ**

Sra. Magdalena CARRERA LEDEZMA, Directora General de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá.

Sr. César A. GÓMEZ R., Embajador, Representante Permanente Adjunto, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza.

## **PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr Jeffrey BANGSA, Director, Manpower Development Service, Maritime Industry Authority, Manila, Philippines.

Ms Fe M. CALAOAGAN, Information Technology Officer III, Maritime Industry Authority, Manila, Philippines.

## **POLAND POLOGNE POLONIA**

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Poland, Grand-Saconnex, Suisse.

## **PORTUGAL**

M<sup>me</sup> Carlota Leitão CORREIA, Chefe de Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio, Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Lisboa, Portugal.

## **QATAR**

Mr Nasser M. QADAR, Director, Maritime Transport Planning and Licensing Department, Ministry of Transport, Doha, Qatar.

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

Mr Alexander POSHIVAY, Deputy Head, Federal Agency of Maritime and River Transport, Moscow, Fédération de Russie.

Ms Nataliya IVANOVA, Chief Expert of Safety at Sea and River Transport, Department of State Policy for Maritime and River Transport, Ministry of Transport, MOSCOW 109012, Fédération de Russie.

Mr Arsen BOGATYREV, Third Secretary, Mission Permanente de la Fédération de Russie, Genève, Suisse.

Mr Artem RUDAKOV, Deputy Director-General, LLC "GazInTEh" Ltd, Moscow, Fédération de Russie.

## **SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA**

Mr Hamed K. ALSHAMMANI, Saudi Border Guard, Saudi Arabia.

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

Mr Mahlomola SKHOSOWA, South African Permanent Mission, Genève, Suisse.

---

### **SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. Diego CANO SOLER, Consejero de Empleo y Seguridad Social, Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra, Ginebra, Suiza.

Sr. José Angel ASTILLEROS FUENTES, Teniente Coronel de la Guardia Civil, Ministerio del Interior, Madrid, España.

Sra. Isabel DE SANTOS MARTÍN, Inspectora-Jefa de Grupo Operativo de la UCF, Madrid, España.

Sr. Francisco Javier BENÍTEZ MARTÍNEZ, Jefe de Servicio de Titulaciones Profesionales, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento, Madrid, España.

Sr. Manuel BRITO, Jefe de Sección, Consejería de Empleo y Seguridad Social ante la OIT en Ginebra, Ginebra, Suiza.

### **SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Reto DÜRLER, chef, Office suisse de la navigation maritime, Bâle, Suisse.

### **THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Ms Chuleerat THONGTIP, Minister-Counsellor (Labour), Permanent Mission of Thailand, 5, Rue Gustave Moynier, Genève, Suisse.

### **TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Mongi JENDOUBI, directeur adjoint de la marine marchande, ministère du Transport, Tunis, Tunisie.

M. Ali YAHMADI, directeur central chargé de suivi des activités de la marine marchande, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, La Goulette, Tunisie.

M. Mohamed FERSI, directeur chargé de mission, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, La Goulette, Tunisie.

### **UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr John COUSLEY, Head of Maritime Employment and Pensions, Department of Transport, London, United Kingdom.

Ms Sally PALMER, Border and Visa Policy, Home Office, London, United Kingdom.

### **UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Mr Stephen HUBCHEN, Delegate, Attorney, US Coast Guard, Department of Homeland Security, Washington, DC, Etats-Unis.

Ms Mayte MEDINA, Chief, Maritime Personnel Qualifications Division, Commercial, Regulations and Standards, US Coast Guard, Department of Homeland Security, Washington, Etats-Unis.

Mr Gregory GARRAMONE, Legal Attaché, Etats-Unis.

---

**Shipowners' representatives**  
**Représentants des armateurs**  
**Representantes de los armadores**

Ms Sarah CERCHE, Manager Industry Employee Relations, Australian Shipowners Association, Port Melbourne, Victoria, Australie.

M<sup>me</sup> Virginie COSTEL, responsable des affaires sociales et de la formation, Armateurs de France, Paris, France.

Mr Joseph J. COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC, Etats-Unis.

Mr Bud DARR, Senior Vice-President Technical and Regulatory Affairs, Cruise Lines International Association (CLIA), Arlington, Etats-Unis.

Mr Alexander FROLOV, Senior Adviser, Russian Chamber of Shipping, Moscow 125993, Fédération de Russie.

Mr Stewart INGLIS, Senior Adviser, International Chamber of Shipping (ICS), London, Royaume-Uni.

Mr Alexey KLYAVIN, President, Russian Chamber of Shipping, Moscow, Fédération de Russie.

Ms Ai Cheng Foo NIELSEN, Marine Technical Officer, Bimco, Bagsvaerd, Danemark.

Ms Hege Ajer PETTERSEN, Attorney-at-Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo, Norvège.

Mr Tim SPRINGETT, Head of Employment and Legal, UK Chamber of Shipping, London, Royaume-Uni.

Capt. Rajesh TANDON, Chairman, V. Ships Crew, V. Ships India PVT Ltd (Head Office), Mumbai, Inde.

Mr Alexander TSITSONIS, Chairman, RMI Vessel Owners, Athens, Grèce.

Mr Vladimir VOLCHENKOV, Director on Social and Personal Matters, Russian Chamber of Shipping, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Tjitso WESTRA, Labour Affairs at the Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam, Pays-Bas.

Ms Natalie WISEMAN SHAW, Director Employment Affairs, International Chamber of Shipping (ICS), London, Royaume-Uni.

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

Sr. Leonel ABREGÚ, Secretario del Interior, Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires, Argentina.

Mr Michael ANNISSETTE, Seamen & Waterfront Workers' Trade Union, Port of Spain, Trinité-et-Tobago.

Mr Fabrizio BARCELLONA, Assistant Secretary Seafarer's Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London, Royaume-Uni.

Mr Henrik BERLAU, National Secretary, United Federation of Danish Workers' (3F), Kampmanns Gade 4, Copenhagen V, Danemark.

Mr Ural CAGIRICI, Dad-Der, Istanbul, Turquie.

Ms Emma Sui Hang CHIU, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong, Chine.

Mr Gert CHRISTENSEN, Fagligt Fælles Forbund (3F), Copenhagen, Danemark.

Mr Mark DICKINSON, General Secretary, Nautilus International (UK), London, Royaume-Uni.

---

Mr David HEINDEL, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Etats-Unis.

Mr Vadim IVANOV, Vice-President SUR, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Mats JOHANSSON, Maritime Officers' Association, Stockholm, Suède.

Mr Nopadol KAEWSUWAN, Thai Seafarers' Association, SAMUTPRAKARN, Thaïlande.

Mr Mehrul KARIM, Bangladesh Merchant Marine Officers' Association, House No. 1, Road No. 1, Lane No. 4, Block No. 6, Halishahar Housing Estate, Chittagong, Bangladesh.

Mr Doo Young KIM, Vice-President, Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU), Busan, République de Corée.

Mr Hye Kyung KIM, Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU), Busan, République de Corée.

Mr Igor KOVALCHUK, First Vice-President, Seafarers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Karsten KRISTENSEN, Fagligt Fælles Forbund (3F), Copenhagen, Danemark.

M. Thierry LE GUEVEL, Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT), Paris, France.

Mr Chi Wai LI, Chairman, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong, Chine.

Sr. Desiderio José MARTÍN JORDEDÓ, Responsable Gabinete Técnico-Jurídico, Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo (SMC UGT), Madrid, España.

Mr Sascha MEIJER, Nautilus International, Rotterdam/Alexander, Pays-Bas.

Mr Adam PANJRI, Pakistan Seamen's Union, Karachi, Pakistan.

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE, General Secretary, Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMMA), Tananarive, Madagascar.

Mr Jesus Jr. Palmario SALE, Vice-President, International Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila, Philippines.

Mr Klaus SCHROETER, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), ver.di Bundesverwaltung, Paula-Theide-Ufer 10, Berlin D-10179, Allemagne.

Mr Abdulgani Y. SERANG, General Secretary-Cum-Treasurer, Mumbai, Inde.

Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Hasudungan TAMBUNAN, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), Jakarta 10330, Indonésie.

M<sup>me</sup> Lillian TORRES, Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (FEETS-FO), Paris, France.

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

Sr. Marcelo Esteban URBAN, Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires, Argentina.

Mr Jian Lan WANG, Chinese Seamen and construction Workers' Union, Beijing, Chine.

Mr Xuemei WANG, ACFTU, Beijing, Chine.

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF), London, Royaume-Uni.

Mr Bob YOUSOU, Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association, Lagos, Nigéria.

Ms Dorotea ZEC, Department for International Affairs, Seafarers' Union of Croatia (Sindikato Pomo Raca Hrvatske), Rijeka, Croatie.



---

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**

Ms Anila PREMTI, Associate Legal Officer, Policy and Legislation Section, Division on Technology and Logistics, United Nations Conference on Trade and Development, Genève, Suisse.

**European Union  
Union européenne  
Unión Europea**

Ms Myrto GKOUVA, Administrator in charge of ILO, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Genève, Suisse.

Ms Jana BLAHAK, Intern, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Genève, Suisse.

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

**International Association of Classification Societies (IACS)**

Mr Robert BRINDLE, Principal Specialist, International Association of Classification Societies, 70 Lloyd's Register Group Ltd, Global Technology Centre, Burgess Rd, Royaume-Uni.

Capt. Giorgio DE SCIORA, Head of ISM, ISPS, MLC, Tonnage and Operational Issues, Passenger Ships Centre of Excellence – Rina Services SPA, Genoa, Italie.

**International Christian Maritime Association (ICMA)**

Mr Douglas B. STEVENSON, Chairman, International Christian Maritime Association, Newark, Etats-Unis.

Mr Ken PETERS, Vice-Chairman, International Christian Maritime Association, London, United Kingdom.

**International Civil Aviation Organization (ICAO)**

Ms Narjess ABDENNEBI, Chief, Facilitation Section, Aviation Security and Facilitation, Air Transport Bureau, International Civil Aviation Organization, Montréal, Quebec, Canada.

**International Confederation of Water Transport  
Workers' Union (ICWTWU)**

Mr Georgy STOLYARENKO, Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, 64/2, Zemliany Val, Moscow 109004, Fédération de Russie.

Mr Valentin SIROTYUK, Adviser Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

Mr Sergey STOLYARENKO, Adviser Chairman, Maritime Transport Workers' Union of Russia, Moscow, Fédération de Russie.

---

**World Federation of Trade Unions (WFTU)**

Mr M. KHALIFA, Maritime Workers' Union–Egypt, World Federation of Trade Unions, Cairo, Egypte.

Mr Hossam El Din MOHAMED, President of Maritime Workers' Union–Egypt, World Federation of Trade Unions, Cairo, Egypte.

**Visitors  
Visiteurs  
Visitantes**

M. Kurt BUERGIN, expert, Office suisse de la navigation maritime, Département fédéral des affaires étrangères (SMNO), Bâle, Suisse.

M. David MARTINEZ, Swiss Shipowners' Association Renens, Suisse.

---

**SECRETARIAT OF THE COMMISSION**  
**SECRETARIAT DE LA COMMISSION**  
**SECRETARÍA DE LA COMISIÓN**

Secretary-General:

Secrétaire générale:

Secretaria General:

Ms C. VARGHA

Deputies Secretaries-General:

Secrétaires généraux adjoints:

Secretarios generales adjuntos:

Mr B. WAGNER

Mr H. GUIDO

Representatives of the Bureau  
of Employers' Activities:

Représentant du Bureau  
des activités pour les employeurs:

Representantes 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:

Ms M. JEANROY

Ms V. GUSEVA

Representative of the Office of the Legal Adviser and Office of  
Legal Services:

Représentant du Bureau du Conseiller juridique et services  
juridiques:

Representante de la Oficina del Consejero Jurídico  
y Servicios Jurídicos:

Mr G. POLITAKIS