



## Consejo de Administración

320.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 13-27 de marzo de 2014

GB.320/LILS/5

Sección de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo  
Segmento de las Normas Internacionales del Trabajo y Derechos Humanos

LILS

Fecha: 17 de enero de 2014

Original: inglés

### QUINTO PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

## Cooperación internacional relativa al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

#### Finalidad del documento

Se invita al Consejo de Administración a que inscriba en el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo, para junio de 2015 o junio de 2016, la cuestión de la cooperación internacional relativa al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y a que apruebe las modificaciones, resumidas en el párrafo 20, que se propone introducir en la norma ILO SID-0002, sobre el *Perfil biométrico creado a partir de minucias dactilares para los documentos de identidad de la gente de mar* (véase el proyecto de decisión, que figura en el párrafo 22).

**Objetivo estratégico pertinente:** Promover y llevar a la práctica los principios y derechos fundamentales en el trabajo, así como las normas internacionales del trabajo.

**Repercusiones en materia de políticas:** Fomentar la eficacia de las normas internacionales del trabajo.

**Repercusiones jurídicas:** Definir la mejor manera de lograr los objetivos del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).

**Repercusiones financieras:** Las inherentes a la inscripción de un punto en el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo, si eligiese esta opción.

**Seguimiento requerido:** Adopción de una resolución o, tal vez, de una recomendación por la Conferencia Internacional del Trabajo.

**Unidad autora:** Departamento de Normas Internacionales del Trabajo (NORMES).

**Documentos conexos:** GB.306/17/3 y GB.309/18/5.

## Introducción

1. El presente documento versa sobre el derecho de la gente de mar al disfrute de un permiso para bajar a tierra y la facilitación de su tránsito y reembarco en territorio extranjero, contemplados en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). En él se examinan las ventajas inherentes al Convenio núm. 185 y se evalúa la ausencia de progresos observada en relación con su amplia ratificación. También se exponen al Consejo de Administración ideas sobre la mejor manera de lograr los objetivos del Convenio núm. 185 mediante la coordinación y la cooperación internacionales.
2. En el documento se presenta primero información contextual, que evidencia la relación existente entre el Convenio núm. 185 y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), y después una breve reseña de las actividades dedicadas desde 2003 a la promoción del Convenio núm. 185 y de las consideraciones técnicas que parecen exigir la adopción inmediata de decisiones (párrafos 3 a 11). Acto seguido, se valoran los progresos registrados en la aplicación del instrumento y los obstáculos que la coartan (párrafos 12 y 13) y se propone recurrir a un sistema de cooperación internacional en que podrían intervenir todos los Miembros de la Organización (párrafos 14 a 17), de conformidad con una recomendación o una resolución adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) (párrafos 18 y 19). Se presenta asimismo información adicional sobre las modificaciones técnicas que convendría introducir (párrafos 20 y 21).

## Contexto

3. El Consejo de Administración recordará que el MLC, 2006, vigente desde el 20 de agosto de 2013, no incluye entre los 37 convenios sobre el trabajo marítimo que en él se refundieron, los dos relativos a los documentos de identidad de la gente de mar (DIM), en particular el Convenio núm. 185. Antes bien, cuando la CIT adoptó el MLC, 2006, aprobó asimismo (en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)) una resolución relativa a la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)<sup>1</sup>.
4. En dicha resolución, la Conferencia recordó que, en 2003, cuando se adoptó el Convenio núm. 185, ya había tomado nota concretamente de que el acceso a las instalaciones en tierra, el permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito eran elementos decisivos para lograr el bienestar general de los marinos y, por tanto, para alcanzar la meta del trabajo decente para estos últimos. Además, la Conferencia había destacado las continuas dificultades que experimentaba la gente de mar para poder disfrutar de permisos para bajar a tierra en ciertos países y había instado al Consejo de Administración a que solicitase al Director General que se pusiese en contacto con todos los Estados Miembros; a que les recordase la importancia de ratificar y aplicar con celeridad el Convenio núm. 185 de la OIT, y a que les invitase a promover el trabajo decente para la gente de mar y, en ese sentido, a permitir a la gente de mar que disfrutase de permisos para bajar a tierra en sus territorios. También había exhortado al Consejo de Administración a que se ocupase de esta cuestión. A este respecto la Oficina informó al Consejo de Administración, en sus reuniones de noviembre de 2009<sup>2</sup> y de noviembre

<sup>1</sup> OIT: *Actas Provisionales* núm. 3-1(Rev.), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.<sup>a</sup> reunión (marítima), Ginebra, 2006.

<sup>2</sup> Documento GB.306/17/3.

de 2010<sup>3</sup>, respectivamente, de su proyecto de mantener consultas sobre el Convenio núm. 185 y de los resultados de éstas, que se celebraron en septiembre de 2010 con los gobiernos de los Estados Miembros firmantes del Convenio núm. 185 o con aquellos que se planteaban seriamente la posibilidad de ratificarlo, así como con los representantes de la Federación Internacional de Armadores (FIA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT).

5. En sintonía con la resolución antes mencionada, la Conferencia destacó la relación existente entre la ratificación del MLC, 2006, la promoción del Convenio núm. 185 y la aplicación de las obligaciones derivadas del MLC, 2006, como la de otorgar facilidades para bajar a tierra o el acceso a instalaciones de bienestar en tierra que (de existir) debían «ser utilizadas por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.»<sup>4</sup>. En lo referente al acceso a instalaciones médicas, los Miembros que han ratificado el MLC, 2006, tienen la obligación expresa de «asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra»<sup>5</sup>.
6. De conformidad con el MLC, 2006, la regulación detallada de los procedimientos sobre la manera en que los marinos pueden acceder a esas instalaciones se deja, sin embargo, a la discreción de cada Miembro. Esa regulación podría remitir, por ejemplo, al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, en su forma enmendada (Convenio FAL)<sup>6</sup>,

<sup>3</sup> Documento GB.309/18/5.

<sup>4</sup> Véanse el MLC, 2006, regla 4.4, párrafo 1 y norma A4.4, párrafo 1. Véase también la Resolución relativa al bienestar de la gente de mar, presentada por el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores (Resolución VIII), *Actas provisionales* núm. 3-1(Rev.), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), Ginebra, 2006, en la cual se toma nota de que «... los servicios portuarios de ciertos países están imponiendo cargas excesivas o procedimientos exagerados para permitir a la gente de mar abandonar el buque y hacer uso de las instalaciones de bienestar previstas para ella en los puertos».

<sup>5</sup> MLC, 2006, regla 4.1, párrafo 3.

<sup>6</sup> El Convenio FAL contiene normas de obligado cumplimiento, muchas de las cuales se completan con prácticas recomendadas. Incluye varias disposiciones referentes a la gente de mar y preceptúa obligaciones previstas en el MLC, 2006 (en relación con el acceso a asistencia médica en tierra). Valga destacar asimismo, en la parte G del capítulo 3 de su anexo, titulada «Otras medidas de facilitación para tripulantes extranjeros en buques que efectúen travesías internacionales – permiso de tierra», las siguientes normas, que guardan relación con el Convenio núm. 185:

3.44 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos.

3.45 **Norma.** No se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.46 **Práctica recomendada.** Los tripulantes no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.47 **Norma.** Para disfrutar del permiso de tierra los tripulantes no necesitarán llevar un documento especial, por ejemplo un pase.

adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como al Convenio núm. 185 y al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), para los países firmantes de esos instrumentos.

7. También se recordará que el Convenio núm. 185 fue adoptado en 2003 mediante un procedimiento acelerado, para atender eficazmente las necesidades de seguridad reforzada que surgieron tras los eventos del 11 de septiembre de 2001 y sustituir el Convenio núm. 108, cuyas disposiciones de seguridad habían perdido vigencia. Después de una serie de debates preliminares celebrados en la OMI sobre la mejora de las medidas de seguridad aplicables al sector marítimo, en su 283.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2002) el Consejo de Administración decidió inscribir en el orden del día de la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2003) un punto referente a la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar con miras a la adopción de un protocolo al Convenio núm. 108 o de otro instrumento. Quince meses después, la Conferencia adoptó el Convenio núm. 185 <sup>7</sup>, que entró en vigor el 9 de febrero de 2005 y que ratificaron (o aplican provisionalmente) los 24 Miembros siguientes: Albania, Azerbaiyán, Bahamas, Bosnia y Herzegovina, Brasil, República de Corea, Croacia, España, Filipinas, Francia, Hungría, Indonesia, Islas Marshall, Jordania, Kazajstán, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, República de Moldova, Nigeria, Pakistán, Federación de Rusia, Vanuatu y Yemen.
8. Se recordará asimismo que, de conformidad con lo dispuesto en el anexo I del Convenio núm. 185 y con una resolución conexas, que la Conferencia adoptó en 2003 <sup>8</sup>, el Consejo de Administración tomó las disposiciones necesarias para que se elaborase una norma técnica referente a la plantilla biométrica que debía incorporarse al DIM en virtud del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio. Dicha norma (ILO SID-0002) fue adoptada por el Consejo de Administración en su 289.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2004) y enmendada en su 294.<sup>a</sup> reunión (noviembre de 2005) <sup>9</sup>. De 2004 a 2008, la Oficina encargó la realización de pruebas con

---

3.48 **Práctica recomendada.** Si se exige que los tripulantes lleven algún documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento será uno de los mencionados en la norma 3.10.

3.49 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas proporcionarán un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desfavorable y que esté representado localmente por una compañía naviera acreditada, la autoridad pública, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, autorizará al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.

El Comité de Facilitación de la OMI ha presentado el *Manual Explicativo del Convenio de Facilitación, 1965, en su versión enmendada*, FAL.3/Circ.202, 11 de octubre de 2010, <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/ConventionsCodesGuidelines/Documents/FAL.3-Circ.202.pdf> [consultado el 17 de enero de 2014].

<sup>7</sup> OIT: *Actas Provisionales* núm. 27, Conferencia Internacional del Trabajo, 91.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 2003, pág. 27/9.

<sup>8</sup> Resolución relativa a la elaboración de una representación biométrica mundial interoperable, *Actas Provisionales* núm. 20 (Parte II), Conferencia Internacional del Trabajo, 91.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 2003, pág. 20/124.

<sup>9</sup> Se puede consultar la versión actual de la norma ILO SID-0002 en: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_144265.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_144265.pdf) [consultado el 17 de enero de 2014].

los productos biométricos elaborados conforme a esa norma técnica de la OIT. Por ahora resultan cumplir los requisitos preceptuados en ella doce productos biométricos procedentes de once fuentes diferentes <sup>10</sup>.

9. Las pruebas mencionadas en el párrafo 8 se presentaron y sometieron a examen del Subcomité sobre biometría (SC 37) del Comité Técnico Conjunto ISO/IEC JTC 1 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC), que habían cooperado con la OIT en los aspectos técnicos del Convenio. El subcomité también respaldó el Convenio núm. 185 al publicar, en agosto de 2009, después de casi cinco años de trabajo, la norma ISO/IEC 24713-3:2009 «Tecnología de la información – Perfiles biométricos para la interoperabilidad y el intercambio de datos – Parte 3: Verificación e identificación de la gente de mar basadas en datos biométricos». Esta norma incluía una serie de propuestas para su examen por la OIT, entre ellas las referentes a las modificaciones técnicas indicadas en el párrafo 20 *infra*. También incluía sugerencias en aras de una aceptación más generalizada del DIM, especialmente gracias a la incorporación facultativa de un microchip (véase el párrafo 16 *infra*), y en aras de mayor cooperación en la labor técnica necesaria para la aplicación efectiva del Convenio y la mayor eficacia de los DIM en todo el mundo, de ser posible por un coste módico. Estas últimas sugerencias, que se analizaron durante las consultas mencionadas en el párrafo 4 *supra* <sup>11</sup> y suscitaron un consenso señalado a la atención del Consejo de Administración <sup>12</sup>, consisten en:
- a) actualizar determinados detalles del código de barras bidimensional incorporado al DIM;
  - b) modificar el código de barras de suerte que en él se integre una firma digital;
  - c) crear un centro internacional encargado de coordinar los centros nacionales y el acceso a las bases de datos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 15 *infra*;
  - d) en relación con los datos referentes a las huellas dactilares, convenir en que, aunque las bases de datos nacionales sólo pueden contener la plantilla biométrica prevista en el Convenio, también sea posible almacenar en ellas, a instancia de los marinos interesados, una imagen de las huellas dactilares para simplificar su reinscripción;
  - e) prever la opción de incorporar, además, un microchip al DIM (véase el párrafo 16 *infra*), y
  - f) organizar una licitación internacional que desemboque en la confección de una lista de vendedores cualificados y capaces de surtir los componentes de un sistema de expedición de DIM a precios razonables, licitación que la Oficina podría llevar a cabo o propiciar.
10. Si bien las modificaciones técnicas consideradas en los apartados a) y b) *supra* no son controvertidas, no tienen consecuencias financieras y permitirían incorporar a los DIM las innovaciones técnicas registradas desde que se adoptó el Convenio, las demás tienen mayor trascendencia, por lo que requieren un análisis más detenido. El Consejo de

<sup>10</sup> Se puede consultar la lista de estos productos y de sus proveedores en: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/publication/wcms\\_191713.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_191713.pdf) [consultado el 17 de enero de 2014].

<sup>11</sup> El informe de las consultas se presenta en el documento CSID/C.185/2010/4.

<sup>12</sup> Documento GB.309/18/5, párrafo 10.

Administración pidió a la Oficina que siguiera examinándolos <sup>13</sup>, pero ésta no se halla de momento en condiciones de formular propuestas u opciones satisfactorias desde un punto de vista económico.

11. la Oficina se ha encargado entretanto de preparar la infraestructura que se precisará para examinar la documentación y la información que los Miembros signatarios faciliten para su inclusión en la lista de los Miembros que cumplen cabalmente los requisitos mínimos estipulados en el Convenio en relación con los procesos y procedimientos de expedición de DIM, entre ellos los procedimientos de control de calidad. En el párrafo 6 del artículo 5 del Convenio se dispone que el Consejo de Administración debe aprobar esa lista con arreglo a las disposiciones que él mismo haya adoptado. En esas disposiciones, que se adoptaron en 2005 <sup>14</sup>, se indican con carácter específico la documentación y la información exigidas y se confía a un Grupo de Examen y a un Comité Especial de Examen la responsabilidad de prestar asesoramiento al Consejo de Administración en relación con esa lista. El Grupo de Examen y el Comité Especial de Examen fueron instituidos por el Consejo de Administración en 2010 y 2011 <sup>15</sup>. No obstante, se demora la presentación de la información que debe ser estudiada, incluidos los informes de evaluación independiente.

## **Evaluación de los progresos registrados en relación con el Convenio núm. 185**

12. El Convenio núm. 185 podría resultar sumamente eficaz para garantizar el control y la seguridad en las fronteras, sin por ello dejar de garantizar el respeto de los derechos de los marinos. Compagina de manera equilibrada los diversos intereses en materia de seguridad con los relativos al bienestar de los marinos y la facilitación del transporte marítimo mundial. En términos de seguridad, prevé la adopción de DIM dotados de características de seguridad modernas y esenciales. Es el único en establecer normas mínimas para los procedimientos nacionales de expedición de esos documentos y un control internacional del cumplimiento de esos procedimientos, y el único en prever una cooperación internacional para el intercambio de datos sobre los DIM expedidos, mediante bases de datos y centros de coordinación nacionales con los que es posible contactar 24 horas al día.
13. Pese a estas ventajas, la ratificación del Convenio núm. 185 ha progresado lentamente: el número de Miembros (24) que por ahora lo han suscrito o han formulado una declaración de aplicación provisional es muy escaso, especialmente en comparación con el número de Miembros (64) que siguen obligados por el Convenio núm. 108, en gran medida ineficaz en términos de seguridad. Desde enero de 2012 no se han vuelto a registrar ratificaciones del Convenio núm. 185. La lentitud de este proceso puede parecer sorprendente si se considera en particular que dicho instrumento fue adoptado sin votos en contra y con tan sólo 20 abstenciones. Es posible que el problema resida, particularmente en el caso de los Miembros que han ratificado el Convenio núm. 108, a los gastos que generaría crear la pesada infraestructura de seguridad exigida por el Convenio para la expedición y verificación de los DIM, pues el documento de identidad autónomo contemplado en el Convenio contendría una plantilla biométrica integrada en un código de barras, ilegible con los dispositivos normalmente utilizados para los documentos de viaje de lectura mecánica. Por otra parte, unos pocos Miembros no ven con buenos ojos que no se subordine (en virtud del párrafo 6 del artículo 6 o, en su caso, de disposiciones esencialmente

<sup>13</sup> Documento GB.309/18/5, párrafo 16.

<sup>14</sup> Documento GB.292/LILS/11, anexo I.

<sup>15</sup> Documento GB.309/18/6.

equivalentes) la admisión de los marinos en su territorio a la presentación de un visado. En fechas recientes se debatió en la OMI la posibilidad de enmendar el Convenio FAL, para su adopción en 2015, a la luz de lo dispuesto en el Convenio núm. 185 y para prevenir la discriminación respecto de la autorización de los marinos a desembarcar para disfrutar del permiso de bajar a tierra<sup>16</sup>.

## Sugerencias para salir adelante

14. Por la serie de razones antes indicadas, muchos Miembros que respaldaron la adopción del Convenio núm. 185 no lo han ratificado todavía. Sin embargo, éstos podrían aprovechar el máximo potencial del instrumento para mejorar sus propios procedimientos de identificación de los marinos y reconocer la inversión importante y creciente que los signatarios del Convenio realizan en materia de seguridad para garantizar la aplicación adecuada de un convenio que, en definitiva, cosechó una inmensa mayoría de votos con ocasión de su adopción por la CIT.
15. Es importante destacar que al sistema de identificación previsto en el Convenio núm. 185 ya pueden acceder también los países no signatarios del mismo, y que muchas de sus ventajas beneficiarán a todos los Miembros de la OIT, con independencia de que hayan ratificado el instrumento o no lo hayan ratificado. Concretamente, todos los Miembros de la Organización:

<sup>16</sup> Véase OMI: *Examen General del Convenio, incluida su armonización con otros instrumentos internacionales*, Informe del Grupo de Trabajo, 11 de abril de 2013, FAL 38/WP.4, párrafos 4.11 a 4.19. Véase también OMI: *Informe del Comité de Facilitación sobre su 30.º período de sesiones*, 8 de mayo de 2013, FAL 38/15, en particular los párrafos siguientes:

*Inserción de un número de visado en la lista de tripulantes y pasajeros y en la tarjeta de desembarco*

4.18 El Comité examinó la propuesta formulada por Liberia, Filipinas, CLIA, ICS e ISF (documento FAL 38/4/3) de enmendar el Convenio a fin de armonizarlo con el Convenio núm. 185 de la OIT e incluir una nueva práctica recomendada para proporcionar lugares que permitan a la gente de mar solicitar un visado en el momento de la llegada en el puerto o poco antes de la llegada. De aceptarse esto, el número del visado debería incluirse en las listas de tripulantes y pasajeros, así como en las tarjetas de embarco/desembarco.

4.19 El Comité acordó mantener el principio de que no se exigirá visado a los tripulantes para gozar del permiso de tierra, que ya está recogido en la norma 3.45. El Comité decidió remitir la cuestión de los visados para otros propósitos al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio para que la examinara y asesorara sobre la inclusión del número de visado, si procede, en las listas de tripulantes y pasajeros y en las tarjetas de desembarco.

...

4.28 El Comité recordó asimismo que había publicado la circular FAL.3/Circ.201 en septiembre de 2010, en la que, entre otras cosas, se establece que:

«Las Administraciones deberían poner especial atención en asegurarse de que se siguen prácticas imparciales y no discriminatorias a la hora de supervisar y permitir el acceso a tierra con independencia del pabellón de los buques y de las nacionalidades de los distintos miembros de la tripulación. Se alienta a los Estados Miembros, a las organizaciones representantes de la gente de mar y a los propietarios de buques a que informen al Comité de Facilitación y al MSC de toda práctica injusta y selectiva con respecto a la concesión del permiso de tierra y el acceso a los medios de tierra en puertos extranjeros.»

- a) recibirán una lista de los centros de coordinación nacionales abiertos en los Estados Miembros signatarios, que sus servicios de inmigración y demás autoridades competentes tendrán el derecho de consultar para verificar la autenticidad y validez de los DIM expedidos en el país del centro de coordinación considerado (párrafo 4 del artículo 4);
  - b) podrán obtener, de los centros de coordinación o de las bases de datos nacionales, datos esenciales para verificar los DIM o la condición jurídica de los marinos (sin vulnerar el derecho a la privacidad y a la protección de datos personales) (párrafo 5 del artículo 4), y
  - c) tendrán acceso a una lista actualizada de los Miembros cuyos procesos y procedimientos de expedición se ajustan a los requisitos mínimos del Convenio (párrafo 7 del artículo 5).
- 16.** Bien es verdad, sin embargo, que las ventajas antes enunciadas serían menores en el caso de los Miembros carentes de los dispositivos necesarios para leer la información almacenada en los DIM expedidos en virtud del Convenio núm. 185. La mayor parte de esta información es en realidad legible por medios mecánicos en virtud de las normas del documento núm. 9303 de la Aviación Civil Internacional (OACI) sobre documentos de viaje de lectura mecánica, pero la plantilla biométrica exigida con arreglo al párrafo 8 del artículo 3 del Convenio está almacenada en un código de barras bidimensional. Pese a ello, en las consultas celebradas en septiembre de 2010 se convino en la procedencia de elaborar una norma para la incorporación facultativa en el DIM de un microchip que contenga toda la información ya incorporada al DIM. Los representantes de la gente de mar en las consultas aceptaron que se integrase ese microchip, siempre que los Estados rectores de los puertos tomasen seriamente en consideración la posibilidad de autorizar el descenso a tierra de los titulares de DIM expedidos en virtud del Convenio núm. 185<sup>17</sup>. Según se acordó en las consultas, la Oficina expresó a la ISO interés en la asistencia eventual de otro subcomité ISO/IEC (SC 17) para la elaboración de esta norma. Esa asistencia podría entrañar, obviamente, la cooperación con la OACI. La Oficina Internacional del Trabajo pondría más empeño en obtener esa cooperación si el Consejo de Administración considerase conveniente explorar la posibilidad de incorporar un microchip optativo al DIM.
- 17.** Además, para incrementar la eficacia de los sistemas de expedición y verificación instaurados en cumplimiento del Convenio núm. 185, y tomando en consideración las inversiones ya realizadas por los Miembros signatarios para cumplir sus obligaciones dimanantes de ese instrumento, también parecería apropiado que todos los Miembros dotados de una tecnología adelantada en los ámbitos regulados por el Convenio considerasen en serio, independientemente de que hayan ratificado este último o de que no lo hayan ratificado, la posibilidad de ayudar a los Miembros que estén menos adelantados en esos ámbitos, según instó la CIT en la Resolución relativa a la cooperación técnica en materia de documentos de identidad de la gente de mar<sup>18</sup>, que adoptó al mismo tiempo que el Convenio.
- 18.** En virtud del artículo 16 del Convenio núm. 185, «Siempre que lo considere necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del presente Convenio, y examinará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión...».

<sup>17</sup> Documento GB.309/18/5, párrafo 10, e).

<sup>18</sup> OIT: *Actas Provisionales* núm. 20 (Parte II), Conferencia Internacional del Trabajo, 91.ª reunión, Ginebra, 2003, pág. 20/123.



Dadas las circunstancias antes expuestas, el Consejo de Administración debería informar a la CIT del funcionamiento del Convenio núm. 185, no porque exista un problema relacionado con su contenido, sino porque su objeto no puede cumplirse adecuadamente mientras no lo haya ratificado un número mucho mayor de Miembros. Por tanto, en vez de proponer la revisión del Convenio en virtud de la práctica habitual que suele preverse en disposiciones análogas al artículo 16, el Consejo de Administración podría plantearse la posibilidad de someter esta cuestión a debate en la CIT, para la adopción eventual de una recomendación o de una resolución sobre la importancia de la cooperación voluntaria entre todos los Miembros de la OIT interesados para que se cumpla el objeto del Convenio núm. 185, con independencia de que hayan ratificado el instrumento o no lo hayan ratificado. Si bien el Consejo de Administración podría proponer un proyecto de resolución para su adopción en la próxima reunión de la Conferencia, la consideración de una recomendación obligaría a seguir el proceso normativo ordinario, que entraña cuando menos una simple discusión en la Conferencia y las correlativas etapas preparatorias.

**19.** La adopción de un instrumento como el que se contempla podría:

- a) propiciar la consulta tripartita con los Miembros de la OIT y los grupos regionales acerca de las medidas de seguridad aplicables a los marinos que solicitan ser admitidos en su territorio a fin de disfrutar de un permiso para bajar a tierra o con otros fines, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio núm. 185;
- b) recomendar que, a la hora de considerar si han de admitir o no a los marinos que solicitan entrar en su territorio a fin de disfrutar de un permiso para bajar a tierra o con otros fines, los Miembros de la OIT (que no estén obligados a ello por otro concepto) tengan presente la validez de los DIM expedidos con arreglo al artículo 6 del Convenio núm. 185 por los Miembros inscritos por el Consejo de Administración en la lista de los Miembros que cumplen los requisitos mínimos relativos a los procesos y procedimientos de expedición;
- c) solicitar a los Miembros que informen a la Oficina Internacional del Trabajo de la medida en que deciden aplicar la recomendación mencionada en el apartado *b) supra*, de forma que la Oficina pueda facilitar esa información a todos los Miembros de la OIT, en particular a aquellos que han ratificado el Convenio;
- d) solicitar a la Oficina que ayude a los Miembros a dotarse de un sistema de intercambio rápido y fiable de información entre los servicios de inmigración y demás autoridades competentes y los centros de coordinación nacionales en virtud del Convenio núm. 185, con miras a la verificación de la validez y autenticidad de los DIM de conformidad con dicho Convenio;
- e) reiterar la importancia de la cooperación entre los Miembros de la OIT, especialmente respecto al intercambio de información referido en el apartado *d) supra* y a la asistencia prestada por los países tecnológicamente adelantados a los que lo están menos y hoy elaboran su propia infraestructura nacional para la expedición y verificación de los DIM en virtud del Convenio núm. 185, y
- f) invitar a otros organismos especializados de las Naciones Unidas, en particular de la OMI y la OACI, a cooperar en las actividades antedichas.

## Modificaciones técnicas aplicables al código de barras de los DIM y ciertos datos

20. Las modificaciones técnicas consideradas en los apartados *a)* y *b)* del párrafo 9 *supra* son las siguientes: el formato y la estructura generales de los datos almacenados en el código de barras bidimensional, hoy ajustado a una versión provisional de la norma BioAPI (interfaz de programación de soluciones biométricas), pasarían a regirse por la norma más general ISO/IEC 19785-1:2006 – del marco común de formatos de intercambio de datos biométricos (CBEFF). Se conservaría la plantilla creada a partir de minucias dactilares, pero el formato de los datos previsto en la versión provisional se ajustaría a la versión definitiva y oficial de la norma ISO/IEC 19794-2:2005. Se eliminarían los datos personales del marino almacenados al final del código de barras, ya que resultarían redundantes al constar ya en otra parte del DIM. En los octetos sobrantes se memorizaría la firma digital definida según la norma CBEFF, aunque se utilizaría el formato sumamente compacto previsto en la norma ISO/IEC 24713-3:2009.
21. En resumidas cuentas, se trataría de ajustar el DIM a las normas biométricas oficiales de la ISO y la IEC, y de dotarlo de una firma digital, que supondría una garantía añadida. Los dispositivos de verificación de lectura de los DIM podrían configurarse de suerte que lean los ocho primeros bits de datos para determinar si el formato del código de barras corresponde al anterior modelo BioAPI o al modelo, más moderno, que lleva firma digital y permitiría interpretar el resto del código de barras en función de esos bits iniciales. De producirse un intercambio de claves pictográficas entre el país que verifica el documento y el país que lo expidió, sería posible comprobar la firma digital, para mayor seguridad. De lo contrario, se haría caso omiso de esa firma y el DIM sería tan seguro como cualquier DIM dotado del actual formato con código de barras. Ello permitirá actualizar la norma ILO SID-0002 y reflejar en ella las modificaciones del código de barras para que los futuros DIM se adecuen mejor a las normas internacionales vigentes y ofrezcan mayor seguridad sin merma de la validez o utilidad de los DIM actuales.

### Proyecto de decisión

#### 22. El Consejo de Administración:

- a) decide inscribir en el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo, para junio de 2015 o junio de 2016, la cuestión de la cooperación internacional relativa al Convenio núm. 185, con miras a la discusión y adopción de una resolución o, tal vez, de una recomendación, según se indica en los párrafos 18 y 19 supra, y*
- b) aprueba las modificaciones, resumidas en el párrafo 20 supra, que se propone introducir en la norma ILO SID-0002, sobre el Perfil biométrico creado a partir de minucias dactilares para los documentos de identidad de la gente de mar, en la inteligencia de que los productos biométricos que se hayan elaborado con arreglo al tenor actual de esa norma se considerarán conformes a ésta durante un período de dos años contado desde la fecha de aprobación de las modificaciones que se proponen en el presente documento*<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Esta era la formulación utilizada proteger los documentos de identidad de la gente de mar cuando el Consejo de Administración enmendó por última vez la norma ILO SID-0002. Véase el documento GB.294/16/3.